Valerio Platia
Roberto Mastri

Manuale di teoria per le patenti A1, A e B



Edizione 2008

Introduzione

Queste pagine, che nascono dalla raccolta dei suggerimenti sui quiz ministeriali di WEBpatente e rPat, costituiscono un sintetico manuale di teoria per le patenti A1, A e B.

Con esse non si è preteso di realizzare una trattazione esauriente (rimandiamo coloro che avessero bisogno di più vasti ed approfonditi chiarimenti alle innumerevoli pubblicazioni a stampa disponibili sul mercato), ma di fornire un agile strumento per la consultazione e il ripasso, a chi sia in procinto di affrontare le prove teoriche previste per il conseguimento delle suddette patenti.

Autore dei testi è Valerio Platia, insegnante di circolazione stradale e istruttore di guida; l'edizione elettronica è stata curata da Roberto Mastri, creatore di rPat IB e di WEBpatente.

La "materia" dei quiz è stata articolata in 30 lezioni. Questa suddivisione non è da intendersi in senso "temporale" (alcune lezioni si compongono di poche righe, altre di molte pagine: il tempo necessario per affrontarle risulta perciò molto diverso) ma di contenuto.

Un' ultima avvertenza: i testi di queste lezioni rispecchiano i contenuti dell'esame di teoria delle patenti A1, A e B, non le norme del Codice della Strada attualmente in vigore. Per questo motivo ***non vi si possono trovare le ultime novità in fatto di normativa****: spesso occorrono anche alcuni mesi prima che le schede di esame siano aggiornate ed adeguate alla legislazione.*

Per ulteriori informazioni, consultare il sito di WEBpatente e rPat all'indirizzo:

http://www.rmastri.it

Lezione 1. Definizioni Stradali e di Traffico

Occorre anzitutto cominciare a familiarizzare con la ***terminologia*** *utilizzata dal Codice della Strada. La chiarezza sui concetti che seguono faciliterà la comprensione di diversi quiz e consentirà di evitare molti errori.*

STRADA

La strada è un'area aperta alla circolazione di veicoli, pedoni ed animali. Può essere a senso unico o a doppio senso di circolazione ed essere suddivisa in carreggiate (quando esiste lo spartitraffico). Comprende le carreggiate (riservate a veicoli ed animali), le banchine ed i marciapiedi (riservati ai pedoni) e le piste ciclabili (riservate alle biciclette).

CARREGGIATA

La carreggiata è parte della strada destinata al transito dei veicoli. Può essere a doppio senso di circolazione o a senso unico; può essere suddivisa in corsie e può essere affiancata da piste ciclabili; comprende gli attraversamenti pedonali e ciclabili ma non i marciapiedi e le piazzole di sosta. Fanno parte della carreggiata: tutte le corsie (tranne la corsia di emergenza); gli attraversamenti pedonali (ma non i viali pedonali); gli attraversamenti ciclabili (ma non le piste ciclabili).

CORSIA

La corsia è una suddivisione della carreggiata larga a sufficienza per la circolazione di una sola fila di veicoli (larghezza minima di 2,80 metri e massima di 4 metri). Una corsia è sempre a senso unico e può essere: di marcia (destinata alla marcia dei veicoli); di emergenza (per la sosta di emergenza); di accelerazione (per consentire l'ingresso dei veicoli in una carreggiata, ad esempio, in autostrada); di decelerazione (destinata al rallentamento dei veicoli in uscita da una carreggiata, ad esempio, dall'autostrada); riservata (destinata esclusivamente alla circolazione di una particolare categoria di veicoli, ad esempio, autobus o taxi); specializzata per determinate manovre (ad esempio: per il sorpasso, per la svolta, per la sosta).

CORSIA DI ACCELERAZIONE

La corsia di accelerazione viene utilizzata per aumentare la velocità e consente ai veicoli l'ingresso in una carreggiata (ad esempio: in autostrada o su strada extraurbana principale). Nella corsia di accelerazione sono vietati la sosta ed il sorpasso.

CORSIA DI DECELERAZIONE

La corsia di decelerazione è destinata al rallentamento dei veicoli e agevola l'uscita dei veicoli stessi da una carreggiata o da una strada a precedenza (ad esempio: l'autostrada o la strada extraurbana principale). Nella corsia di decelerazione sono vietati la sosta ed il sorpasso.

INTERSEZIONE (INCROCIO) A LIVELLI SFALSATI

L'intersezione a livelli sfalsati è un incrocio stradale a livelli sovrapposti con lo scopo di agevolare lo smistamento delle correnti di traffico fra rami di strade poste a diversi livelli. Comprende sovrappassi, sottopassi e rampe.

INTERSEZIONE (INCROCIO) A RASO
L'intersezione a raso è un'area comune a due o più strade (poste allo stesso piano o livello, da non confondere con il passaggio a livello che è invece l'incrocio di una strada con uno o più binari ferroviari) che permette lo smistamento delle correnti veicolari dall'una all'altra strada o braccio di strada. Può essere regolata da semaforo.

BANCHINA
La banchina è una parte della strada (esterna alla carreggiata) destinata alla circolazione dei pedoni e non consente di norma il transito ai veicoli.

MARCIAPIEDE
Il marciapiede (che può essere a raso o rialzato) è una parte della strada (esterna alla carreggiata) destinata alla circolazione dei pedoni. Se, sul marciapiede, sono dipinte le strisce di parcheggio, possono sostarvi i veicoli.

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
L'attraversamento pedonale è una parte della strada e della carreggiata segnalata da una serie di strisce bianche parallele (fig. 517) sulla quale i pedoni che attraversano hanno diritto di precedenza rispetto ai veicoli.

SALVAGENTE
Il salvagente è una parte della strada rialzata, destinata al riparo o alla sosta dei pedoni che attraversano la strada stessa, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti pubblici. Agevola la salita e la discesa dei passeggeri da tram, filobus od autobus. Può essere segnalato con colonnine luminose a luce gialla lampeggiante.

ISOLA DI TRAFFICO
L'isola di traffico è una parte della strada e della carreggiata rialzata o dipinta a raso sul piano stradale (fig. 595), esclusa dal traffico veicolare; viene evidenziata mediante zebrature di colore bianco e delimitata da strisce bianche di raccordo. È destinata a separare e incanalare le correnti di traffico e su di essa è vietato marciare e sostare.

PASSAGGIO A LIVELLO
Il passaggio a livello è un attraversamento a raso (sullo stesso piano) tra una strada ed una linea ferroviaria, caratterizzato dalla presenza delle seguenti attrezzature: barriere o semibarriere, luci rosse, dispositivo di segnalazione acustica a campana, croce di S. Andrea (figg. 10, 11), pannelli che indicano la distanza (fig. 13).

AREA PEDONALE
L'area pedonale, delimitata da appositi segnali stradali di inizio e fine (figg. 186, 234), è una zona destinata al transito dei pedoni in cui possono circolare anche i veicoli in servizio di emergenza (polizia, vigili del fuoco, autoambulanze) con luce lampeggiante blu e sirena in funzione e altre categorie di veicoli, solo se espressamente indicato dal segnale.

ZONA A TRAFFICO LIMITATO
La zona a traffico limitato è un'area delimitata da appositi segnali stradali di inizio e fine (figg. 187, 235) nella quale l'accesso e la circolazione dei veicoli sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

Lezione 2. Segnali di Pericolo

Quando sentiamo parlare di "segnaletica stradale" pensiamo subito ai cartelli; in realtà, per il Codice della strada, la segnaletica comprende:

1. *la segnaletica **verticale**, costituita da tutti i cartelli stradali (oggetto della presente e delle prossime 7 lezioni);*
2. *la segnaletica **orizzontale**, costituita da segni e strisce tracciate sulla pavimentazione (**Lezione 11**);*
3. *le segnalazioni **semaforiche** e quelle manuali dei **vigili** (**Lezione 10**)*

*Tra tutti questi tipi di segnaletica esiste un "**ordine di priorità**", ossia un criterio che stabilisce chi prevale sugli altri. L'ordine è il seguente:*

1. *segnalazione degli **agenti**, che prevale su tutto;*
2. *segnalazione dei **semafori** (tranne il giallo lampeggiante), che prevale sui segnali;*
3. *segnaletica **verticale**, che prevale su quella orizzontale (ossia i segni tracciati sulla strada);*
4. *segnaletica **orizzontale**, che ha il grado più basso di priorità.*

*I segnali **verticali**, dei quali iniziamo a trattare in modo specifico, si dividono in:*

1. *segnali di **pericolo** (trattati in questa lezione),*
2. *segnali di **prescrizione**, a loro volta suddivisi in tre categorie:*
   1. *segnali di **precedenza** (**Lezione 3**)*
   2. *segnali di **divieto** (**Lezione 4**)*
   3. *segnali di **obbligo** (**Lezione 5**)*
3. *e segnali di **indicazione** (**Lezione 6**).*

*Accanto a questi vanno inoltre ricordati: i segnali **temporanei** (**Lezione 7**), quelli **complementari** (**Lezione 8**) e i **pannelli integrativi** (**Lezione 9**).*

*In questa prima lezione prenderemo in esame i **segnali di pericolo** il cui significato è proprio quello, suggerito dalla denominazione, di preavvisare l'utente della strada riguardo a situazioni pericolose e di consigliare e/o imporre comportamenti adeguati, in primo luogo la riduzione della velocità.*
*Hanno in genere **forma triangolare con vertice in alto** e sono posti **150 metri** prima del pericolo che segnalano (salvo diverse indicazioni contenute in **eventuali pannelli integrativi**). Fanno **eccezione**, nella forma e nella distanza, alcuni cartelli, posti in prossimità di **passaggi a livello** ("croci di S. Andrea" e i "pannelli distanziometrici"), dei quali si dirà più sotto.*

STRADA DEFORMATA



Indica a 150 metri una strada in cattivo stato, dissestata o con pavimentazione irregolare (asfalto rovinato, buche, fossi) dove bisogna rallentare per evitare sbandamenti e sollecitazioni alle sospensioni (ammortizzatori). Dal momento che la visibilità è presente (infatti si vede se viene un altro veicolo di fronte) il sorpasso è consentito. Il segnale può essere integrato con il pannello di "Estesa" (fig. 122) o con il "Limite Massimo di Velocità" (fig. 58) e, se a fondo giallo, è posto in presenza di un cantiere stradale. Occorre ridurre la velocità se si traina un caravan (roulotte), prevedere eventuali sbandamenti dei veicoli provenienti dal senso opposto e tenere il volante con una presa più sicura; il segnale non in-

dica una forte variazione di pendenza della strada.

DOSSO



Indica una strada in salita seguita da una discesa (variazione di pendenza della strada) dove manca la visibilità, pertanto sono vietati: il sorpasso sul tratto in salita, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Se la strada è a senso unico oppure a doppio senso con 4 corsie (2 per ogni senso di marcia) il sorpasso si può effettuare anche sul tratto in salita. Come comportamento bisogna diminuire la velocità e spostarsi il più possibile al margine destro della carreggiata se la strada è a doppio senso con 2 sole corsie. Il segnale non indica una strada deformata, in cattivo stato o con pavimentazione irregolare.

CUNETTA



Indica una strada in discesa seguita da una salita, dove la visibilità è presente (infatti si vede se viene un veicolo di fronte), pertanto il sorpasso è consentito, con moderazione, anche su strade a doppio senso con 2 sole corsie. Il pericolo è anche dovuto alla presenza di acqua che si può accumulare in caso di pioggia (pericolo di aquaplaning). Occorre: moderare la velocità per evitare eccessive sollecitazioni e danni alle sospensioni (ammortizzatori) e per non perdere il controllo del veicolo; tenere il volante con una presa più sicura; considerare maggiori possibilità di sbandamento per i veicoli con rimorchio. Il segnale non indica una strada deformata, in cattivo stato o con pavimentazione irregolare.

CURVA A DESTRA



Essendo un tratto di strada non rettilineo, dove solitamente manca la visibilità, sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Se la curva si trova in una strada a senso unico oppure a doppio senso con 4 corsie (2 per ogni senso di marcia) il sorpasso si può effettuare. Come comportamento bisogna diminuire la velocità (in relazione alla visibilità, al raggio della curva e allo stato dei pneumatici) e spostarsi il più possibile al margine destro della carreggiata se la strada è a doppio senso con 2 sole corsie. Il segnale può essere integrato con un pannello recante la scritta "Tornante" (fig. 143/A). È sbagliato dire che la curva è una deviazione (infatti la deviazione presuppone la presenza di un incrocio con cambiamento di direzione).

CURVA A SINISTRA



Essendo un tratto di strada non rettilineo, dove solitamente manca la visibilità, sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Se la curva si trova in una strada a senso unico oppure a doppio senso con 4 corsie (2 per ogni senso di marcia) il sorpasso si può effettuare. Come comportamento bisogna diminuire la velocità (in relazione alla visibilità, al raggio della curva e allo stato dei pneumatici) e spostarsi il più possibile al margine destro della carreggiata se la strada è a doppio senso con 2 sole corsie. Il segnale può essere integrato con un pannello recante la scritta "Tornante" (fig. 143/A). È sbagliato dire che la curva è una deviazione (infatti la deviazione presuppone la presenza di un incrocio) o un ostacolo da aggirare.

DOPPIA CURVA, LA PRIMA A DESTRA



Essendo un tratto di strada dove solitamente manca la visibilità sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Se la curva si trova in una strada a senso unico oppure a doppio senso con 4 corsie (2 per ogni senso di marcia) il sorpasso si può effettuare. Come comportamento bisogna diminuire la velocità (in relazione alla visibilità, al raggio della curva e al carico del veicolo) e spostarsi il più possibile al margine destro della carreggiata se la strada è a

doppio senso con 2 sole corsie. Il segnale può essere integrato con un pannello recante la scritta "Tornanti" (fig. 143) o con il pannello di "Estesa" (fig. 122). È sbagliato dire che la curva è una deviazione o una confluenza (infatti la deviazione presuppone la presenza di un incrocio).

DOPPIA CURVA, LA PRIMA A SINISTRA



Essendo un tratto di strada dove solitamente manca la visibilità sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Se la curva si trova in una strada a senso unico oppure a doppio senso con 4 corsie (2 per ogni senso di marcia) il sorpasso si può effettuare. Come comportamento bisogna diminuire la velocità (in relazione alla visibilità, al raggio della curva e al carico del veicolo) e spostarsi il più possibile al margine destro della carreggiata se la strada è a doppio senso con 2 sole corsie. Il segnale può essere integrato con un pannello recante la scritta "Tornanti" (fig. 143) o con il pannello di "Estesa" (fig. 122). È sbagliato dire che la curva è una deviazione o una confluenza (infatti la deviazione presuppone la presenza di un incrocio).

PASSAGGIO A LIVELLO CON BARRIERE O SEMIBARRIERE



Indica a 150 metri un passaggio a livello con barriere o semibarriere (metà barriere). Bisogna moderare la velocità e fermarsi se ci sono una luce rossa fissa accesa (due luci rosse lampeggianti in quello con semibarriere), il dispositivo acustico a campana in funzione o cavalletti a strisce bianche e rosse (fig. 276) che sbarrano i binari. Sono vietate: la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia, mentre il sorpasso si può effettuare se si rimane nel proprio senso di marcia (non invadendo la semicarreggiata opposta). È sbagliato dire che il segnale indica una linea tranviaria protetta o che può essere preceduto dal segnale "Croce di S. Andrea" (fig. 10, che si trova solamente nei passaggi a livello senza barriere).

PASSAGGIO A LIVELLO SENZA BARRIERE



Bisogna moderare la velocità (in relazione alla visibilità del passaggio a livello) e fermarsi se ci sono due luci rosse lampeggianti accese, il dispositivo acustico a campana in funzione o cavalletti a strisce bianche e rosse (fig. 276) che sbarrano i binari. Sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Il segnale viene posto sul primo dei "Pannelli Distanziometrici" a tre barre rosse (fig. 13) e deve essere seguito dalla "Croce di S. Andrea" (fig. 10) se c'è un solo binario, oppure dalla "Doppia Croce di S. Andrea" (fig. 11) se c'è più di un binario. È sbagliato dire che il segnale indica una linea tranviaria o che può essere integrato da pannello con la scritta "Treno".

CROCE DI S. ANDREA



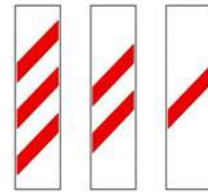
Si trova nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria (quindi, dopo il segnale di pericolo), solamente nei passaggi a livello senza barriere ed indica la presenza di un solo binario; è integrata (completata) da due luci rosse lampeggianti alternativamente quando sta per sopraggiungere un treno. È sbagliato dire che presegnala una linea tranviaria, un passaggio a livello con semibarriere o un quadrivio (incrocio a 4 strade).

DOPPIA CROCE DI S. ANDREA



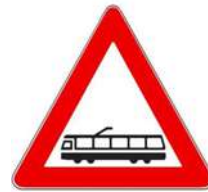
Si trova nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria, solamente nei passaggi a livello senza barriere ed indica la presenza di 2 o più binari; viene preceduta dal segnale di passaggio a livello senza barriere (fig. 9) e dai pannelli distanziometrici (fig. 13); invita a fare attenzione perché potrebbe arrivare un altro treno su un altro binario.

PANNELLI DISTANZIOMETRICI



Si trovano in tutti i passaggi a livello (con barriere, senza barriere, con semibarriere) ed indicano che ci stiamo avvicinando alla linea ferroviaria. Quello con tre barre si trova a 150 metri dai binari (o dal ponte mobile), quello con due barre si trova a 100 metri dai binari, quello con una sola barra si trova a 50 metri dai binari.

ATTRAVERSAMENTO TRANVIARIO



Posto vicino agli incroci (urbani ed extraurbani) indica di dare la precedenza all'eventuale tram in attraversamento (in quanto la linea tranviaria non è regolata da semafori). Sono ammessi: la marcia sopra i binari (senza però intralciare la marcia del tram) ed il sorpasso, anche dal lato destro, qualora il tram sia fermo e vi sia il salvagente o sia in marcia e vi sia a destra lo spazio sufficiente. Si deve fare attenzione agli eventuali pedoni presenti alla fermata del tram. È sbagliato dire che il segnale indica un eventuale transito di filobus a cui va data la precedenza o che è integrato da luci rosse.

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE



Si trova (su alcune strade urbane ed extraurbane) 150 metri prima delle strisce pedonali (fig. 517 e 518). Sono vietati: il sorpasso, la fermata e la sosta in corrispondenza delle strisce; bisogna moderare la velocità e se occorre fermarsi; fare attenzione a non tamponare i veicoli che si arrestano per dare la precedenza ai pedoni e non sorpassare i veicoli che rallentano per far attraversare i pedoni. È sbagliato dire che il segnale indica un viale pedonale (fig. 108) o un luogo frequentato da bambini (fig. 25).

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE



Si trova (su alcune strade urbane ed extraurbane) 150 metri prima delle strisce ciclabili (fig. 520 e 521), in prossimità di un luogo dal quale sboccano ciclisti sulla strada o la traversano. Sono vietati: il sorpasso, la fermata e la sosta; bisogna moderare la velocità e se occorre fermarsi; non sorpassare i veicoli che si sono fermati per far passare i ciclisti. È sbagliato dire che il segnale indica un'area, o pista, ciclabile (fig. 110).

DISCESA PERICOLOSA CON PENDENZA DEL 10 %



Bisogna moderare la velocità (specie se la strada è bagnata), inserire una marcia più bassa (ad esempio: la seconda o la terza) e non usare per molto tempo i freni, altrimenti potrebbero riscaldarsi e funzionare di meno. Non procedere con la frizione abbassata perché il veicolo aumenta di velocità. Tenere presente che in discesa aumenta lo spazio di frenatura del veicolo (quindi, bisogna aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede).

SALITA RIPIDA CON PENDENZA DEL 10 %



Bisogna inserire una marcia inferiore per avere maggiore potenza nell'affrontare la salita. Abbassando la frizione il veicolo tende a tornare indietro. Da notare che in salita non aumenta lo spazio di frenatura del veicolo.

STRETTOIA SIMMETRICA



Indica un restringimento della carreggiata o della strada da ambedue i lati (ad esempio su di un ponte) e quindi probabili difficoltà di incrocio con veicoli provenienti dal senso opposto; se a fondo giallo è posto in presenza di un cantiere stradale. Sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Comportamento: bisogna moderare la velocità e se un veicolo ha già impegnato per primo la strettoia occorre fermarsi e lasciarlo passare, a meno che, vi sia il segnale "diritto di precedenza nei sensi unici alternati" (fig. 53).

STRETTOIA ASIMMETRICA A SINISTRA

Indica un restringimento della carreggiata solo da un lato (per frana, lavori in corso, ecc.) e quindi probabili difficoltà di incrocio con veicoli provenienti dal senso opposto; se a fondo giallo è posto in presenza di un cantiere stradale. Sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Comportamento: bisogna moderare la velocità e se un veicolo ha già impegnato per primo la strettoia occorre fermarsi. È sbagliato dire che il segnale presegnala una confluenza (incrocio autostradale).



STRETTOIA ASIMMETRICA A DESTRA

Indica un restringimento della carreggiata solo da un lato (per frana, muretti, ecc.) e quindi probabili difficoltà di incrocio con veicoli provenienti dal senso opposto; si può trovare su carreggiate a senso unico o a doppio senso; se a fondo giallo è posto in presenza di un cantiere stradale. Sono vietati: il sorpasso, la sosta, l'inversione di marcia e la retromarcia. Comportamento: bisogna moderare la velocità e se un veicolo ha già impegnato per primo la strettoia occorre fermarsi. È sbagliato dire che il segnale presegnala una confluenza (incrocio autostradale).



PONTE MOBILE

Bisogna moderare la velocità e fermarsi se ci sono una o due luci rosse lampeggianti accese. Può essere integrato con il primo dei pannelli distanziometrici (solo quello con tre barre di fig. 13) e con un pannello indicante gli orari di manovra o di funzionamento del ponte. È sbagliato dire che presegnala un'area portuale.



BANCHINA PERICOLOSA

Indica una banchina pericolosa perché cedevole, profonda o non praticabile, pertanto non bisogna stringersi troppo a destra. È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di pietrisco sulla pavimentazione (fig. 31) o una strada con superficie sdrucciolevole (fig. 24).



STRADA SDRUCCIOLEVOLE

Indica una strada sdrucciolevole in caso di ghiaccio o pioggia. Occorre moderare la velocità ed evitare le brusche manovre (sterzate, accelerate, frenate). Tenere presente che aumenta lo spazio di frenatura del veicolo e diminuisce l'aderenza dei pneumatici (quindi, bisogna aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede). Il sorpasso è ammesso solo con particolare attenzione.



ATTENZIONE AI BAMBINI

Si trova vicino ad un ambiente frequentato da bambini (scuole, campi, giardini, ecc.). Bisogna moderare la velocità e se occorre fermarsi; fare attenzione al movimento improvviso dei bambini, anche a quelli che si trovano sul marciapiede e non sorpassare veicoli che si sono fermati per lasciare attraversare i bambini.



ATTENZIONE AGLI ANIMALI DOMESTICI VAGANTI (LIBERI)

Presegnala la possibilità di trovare sulla strada animali vaganti (liberi), quindi la probabile presenza o attraversamento di animali domestici. Invita a fare attenzione agli animali sulla carreggiata e comporta di rallentare o fermarsi e a non suonare se gli animali sulla strada danno segno di spavento. Il segnale non indica la possibile presenza di veicoli a trazione animale.



ATTENZIONE AGLI ANIMALI SELVATICI VAGANTI (LIBERI)

Presegnala la possibilità di trovare improvvisamente sulla carreggiata animali vaganti (liberi), quindi la probabile presenza o l'attraversamento di animali selvatici. Comporta di rallentare o fermarsi e di non suonare se gli animali danno segno di spavento.



DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE

Indica che la strada, che precedentemente era a senso unico, adesso diventa a doppio senso (cioè vengono veicoli di fronte); pertanto bisogna fare maggiore attenzione, specie quando si effettua un sorpasso. Se a fondo giallo è posto in presenza di lavori in corso. È sbagliato dire che bisogna dare precedenza ai veicoli provenienti dal senso opposto o che il traffico si svolge su due carreggiate separate.



PREAVVISO DI CIRCOLAZIONE ROTATORIA

Precede un incrocio (urbano o extraurbano) particolarmente pericoloso, regolato con rotatoria; pertanto chi vuole svoltare deve girare attorno al centro dell'incrocio (ad esempio: monumento, fontana, ecc.), lasciandolo alla propria sinistra. Nei centri abitati è usato solo se lo richiedono motivi di sicurezza della circolazione. È sbagliato dire che il segnale presegnala una svolta a sinistra obbligatoria o che al prossimo incrocio è vietata la svolta a destra.



SBOCCO SU MOLO O SU ARGINE

Indica che la strada finisce, con pericolo di caduta in acqua. Si può trovare nei moli d'imbarco, nelle banchine portuali, nei fiumi o canali; fare attenzione soprattutto di notte o quando si effettuano manovre di retromarcia, per non cadere in acqua. È sbagliato dire che il segnale indica un ponte mobile, interrotto o levatoio.



MATERIALE INSTABILE SULLA STRADA

Indica la presenza di pietrisco (graniglia o materiale minuto) sulla strada (ad esempio, lasciato cadere dalle betoniere in transito o per lavori in corso) che al nostro passaggio può essere proiettato a distanza colpendo veicoli o pedoni (anche se fuori della carreggiata); se a fondo giallo è posto in presenza di lavori in corso. Tenere presente che diminuisce l'aderenza sul terreno (quindi, bisogna moderare la velocità e aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede).



CADUTA MASSI DA SINISTRA

Presegnala il pericolo di caduta di massi dalla parete rocciosa. Presegnala pertanto un tratto di strada ove esiste il pericolo di presenza di pietre sulla carreggiata (cioè il pericolo di caduta di pietre da sinistra e quindi della loro presenza sulla carreggiata). Consiglia di rallentare per evitare l'impatto con massi caduti sulla carreggiata.



CADUTA MASSI DA DESTRA

Presegnala il pericolo di caduta di massi da destra, cioè un tratto di strada ove esiste il pericolo di caduta e quindi di presenza di pietre sulla carreggiata. Consiglia di rallentare per evitare l'impatto con massi caduti sulla carreggiata.



PREAVVISO DI SEMAFORO VERTICALE

Bisogna moderare la velocità per la successiva presenza di un semaforo verticale; al centro (al posto del cerchio giallo) può avere una luce gialla lampeggiante (e non fissa), come segnalazione di pericolo; è a fondo giallo se posto prima di un cantiere stradale. È sbagliato dire che il segnale preavvisa la presenza del segnale di "Stop" (fig. 41).



PREAVVISO DI SEMAFORO ORIZZONTALE

Bisogna moderare la velocità per la successiva presenza di un semaforo orizzontale; al centro (al posto del cerchio giallo) può avere una luce gialla lampeggiante, come segnalazione di pericolo. È sbagliato dire che il segnale preavvisa la presenza del segnale di "Stop" (fig. 41).



AEROMOBILI A BASSA QUOTA

Presegnala la possibilità di improvviso abbagliamento o forte rumore, dovuti ad aeroplani a bassa quota ed è posto nelle vicinanze di aeroporti, cioè nelle vicinanze di piste per l'atterraggio ed il decollo di aeroplani, o comunque in località dove può avvenire il volo a bassa quota di aeroplani. Invita a cautela per l'improvviso fastidio provocato dal volo di aerei a bassa quota. Il segnale può essere integrato da due luci rosse lampeggianti (fig. 162) e non indica una località di volo a vela o un bivio per l'aeroporto.



FORTE VENTO LATERALE

Si trova nei ponti, viadotti, all'uscita delle gallerie, dove bisogna moderare la velocità, tenere bene lo sterzo per essere pronti in caso di sbandamento. Il pericolo è maggiore per i veicoli tendonati (specie se scarichi), furgonati, che trainano rimorchi o con bagagli voluminosi sopra il tetto (perché il vento esercita una maggiore forza ribaltante); per questi veicoli vige l'obbligo di rallentare e all'occorrenza fermarsi.



PERICOLO DI INCENDIO

Si trova vicino a zone ad alto rischio d'incendio (boschi, pinete, ecc.) ed indica di non gettare niente di infiammabile (fiammiferi, ecc.) e di non fermarsi sulla sterpaglia con veicolo munito di marmitta catalitica (in quanto la marmitta catalitica raggiunge elevate temperature). Deve obbligatoriamente essere integrato con il pannello di "estesa" (fig. 122). È sbagliato dire che vieta il transito ai veicoli che trasportano esplosivi o prodotti infiammabili (l'importante è che chi trasporta questo tipo di merce non inneschi un incendio).



ALTRI PERICOLI

Indica un pericolo diverso da quelli indicati dagli altri segnali di pericolo (per cui il segnale non si può trovare per indicare un tratto di strada in cattivo stato, con pavimentazione deformata, fig. 1, o una salita ripida, fig. 18). Sotto al segnale è obbligatorio un pannello integrativo che specifica il tipo di pericolo (ad esempio: coda, fig. 136, allagamento, fig. 135, ecc.), in tutti i casi occorre moderare la velocità perché si approssima un pericolo.



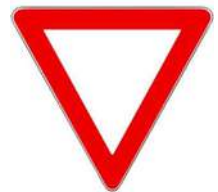
Lezione 3. Segnali di Precedenza

*I **segnali di precedenza**, che prendiamo in esame in questa lezione, fanno parte dei **segnali di prescrizione**.*

*I segnali di precedenza indicano e presegnalano l'obbligo di **dare la precedenza** ad altri veicoli (anche se provenienti da sinistra), oppure avvertono il guidatore riguardo al proprio **diritto di precedenza** rispetto ai veicoli provenienti da altre strade (quest'ultimo diritto non deve essere equivocato in quanto non esime dalla prudenza e dall'obbligo di verificare che gli altri conducenti siano in condizione di accordare la precedenza stessa).*

*I segnali di precedenza **non hanno una forma caratteristica** ma assumono, per così dire, quasi ogni forma possibile (triangolare con vertice in alto e in basso, quadrata disposta sul lato o sul vertice - ossia romboidale -, circolare e perfino ottagonale). E' bene perciò non confondere i segnali di preavviso di intersezione (figg. 44, 47, 48, ecc.), con segnali di pericolo e quello di Dare precedenza nei sensi unici alternati (fig. 45) con un segnale di divieto.*

DARE PRECEDENZA



Prescrive di dare la precedenza ai veicoli circolanti sulla strada che si incrocia o su cui ci si immette (sia da destra che da sinistra). Viene posto su strada secondaria (urbana o extraurbana) che non ha diritto di precedenza (come sulle rampe di raccordo per l'immissione in autostrada); viene installato a circa 25 metri prima dell'incrocio; su strade extraurbane è preceduto dal segnale "preavviso di dare precedenza" fig. 42 (e non dal "preavviso di fermarsi e dare precedenza" fig. 43); il segnale ha valore nelle ore in cui il semaforo funziona a luce gialla lampeggiante (semaforo spento o guasto). Usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti: moderare la velocità e all'occorrenza fermarsi. Non viene posto lungo l'autostrada ma sulla corsia d'ingresso (corsia di accelerazione).

PREAVVISO DI DARE PRECEDENZA



Presegnala la successiva presenza del segnale "Dare Precedenza" (fig. 40) ed indica la distanza dall'incrocio in cui dovremo dare la precedenza sia a destra che a sinistra; bisogna rallentare per potersi fermare se ci sono veicoli cui bisogna dare la precedenza; indica che la strada che percorriamo non ha diritto di precedenza e si può incontrare prima di un incrocio a forma di "T". È sbagliato dire che il segnale è un "preavviso di fermarsi e dare precedenza" (fig. 43) oppure che all'incrocio dobbiamo obbligatoriamente fermarci.

FERMARSI E DARE PRECEDENZA (STOP)



Occorre obbligatoriamente fermarsi in corrispondenza della striscia trasversale, anche se non c'è nessuno, e dare la precedenza ai veicoli provenienti sia da destra che da sinistra (e non nei sensi unici alternati, cioè ai veicoli provenienti di fronte). Viene posto circa 25 metri prima dell'incrocio, specie quando esso non è pienamente visibile o risulta particolarmente pericoloso, su strada secondaria che non gode del diritto di precedenza (quindi si trova quando una strada secondaria incrocia un'altra strada che ha il diritto di precedenza). Può essere preceduto dal relativo segnale di preavviso (fig. 43). Prescrive di fermarsi anche in presenza di semaforo a luce gialla lampeggiante (perché spento o guasto) e di proseguire senza fermarsi se è accesa la luce verde.

PREAVVISO DI FERMARSI E DARE PRECEDENZA (STOP)

Preavvisa che a 320 metri troviamo il segnale di "Stop" (fig. 41), pertanto bisogna iniziare a moderare la velocità per essere pronti a fermarsi obbligatoriamente 320 metri dopo.



INTERSEZIONE CON PRECEDENZA A DESTRA

Presegnala un incrocio in cui vige la regola generale di dare la precedenza solo a destra. Il segnale non è impiegato su strade che godono del diritto di precedenza e di norma si trova 150 metri prima dell'incrocio. Prescrive di procedere a velocità particolarmente moderata, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra ed assicurarsi che quelli provenienti da sinistra siano disposti a darla. È sbagliato dire che il segnale può essere preceduto dal "Dare Precedenza" o "Stop" (figg. 40 e 41; in presenza di questi due segnali occorre dare precedenza non solo a destra ma anche a sinistra).



INTERSEZIONE CON DIRITTO DI PRECEDENZA

Presegnala, a 150 metri, un incrocio in cui si ha diritto di precedenza sui veicoli provenienti dalle strade subordinate (di minore importanza) sia da destra che da sinistra. Perde la sua efficacia in presenza di agente (vigile) che regola il traffico. Può essere preceduto dal segnale di "Diritto di Precedenza" (fig. 52; in quanto i due segnali hanno analogo significato). Impone di rallentare, accertandosi che i veicoli incrocianti (da destra e da sinistra) siano disposti a dare la precedenza. Non indica un incrocio a forma di "T" e non viene posto sulle autostrade o sulle corsie di accelerazione (quindi non indica una confluenza come i segnali di fig. 50 e 51). Il segnale consente di svoltare.



INTERSEZIONE A "T" CON DIRITTO DI PRECEDENZA A DESTRA

Presegnala un incrocio a "T" (a forma di "T" girata) con una strada secondaria che si immette da destra. Non indica una immissione con corsia di accelerazione, né una confluenza (figg. 50 e 51) e non è posto quindi sulle rampe di accesso delle autostrade. Usare la massima prudenza ed accertarsi che i veicoli provenienti dalla strada subordinata (di minore importanza) di destra diano la precedenza; è consentito svoltare a destra ma è vietato sostare o fermarsi in corrispondenza dell'intersezione (incrocio).



INTERSEZIONE A "T" CON DIRITTO DI PRECEDENZA A SINISTRA

Presegnala un incrocio a "T" (a forma di "T" girata) con una strada secondaria che si immette da sinistra. Non indica una immissione con corsia di accelerazione, né una confluenza (figg. 50 e 51) e non è posto quindi sulle rampe di accesso delle autostrade. Usare la massima prudenza ed accertarsi che i veicoli provenienti dalla strada subordinata (di minore importanza) di sinistra diano la precedenza; è consentito svoltare a sinistra ma è vietato sostare o fermarsi in corrispondenza dell'intersezione (incrocio).



CONFLUENZA A DESTRA

Si trova dentro l'autostrada per indicare ai veicoli, che già circolano in autostrada, di ridurre la velocità perché più avanti c'è una corsia di accelerazione dove entrano veicoli (e se questi non rispettano il segnale di "Dare Precedenza" che trovano sulla rampa di raccordo, possono creare pericolo). È vietato svoltare a destra, in quanto la corsia di accelerazione è a senso unico e serve solo per entrare in autostrada. Il segnale è collocato, di norma, a 150 metri dalla confluenza (incrocio). È sbagliato dire che il segnale viene preceduto (quindi sulla stessa



strada) dal segnale di "Dare Precedenza" (che invece viene posto sulla strada d'immissione laterale).

CONFLUENZA A SINISTRA



Si trova dentro le strade extraurbane principali (o su carreggiate a senso unico) per indicare ai veicoli, che già circolano sulla strada principale, di ridurre la velocità perché più avanti c'è una corsia di accelerazione dove entrano veicoli (e se questi non rispettano il segnale di "Dare Precedenza" che trovano sulla rampa di raccordo laterale, possono creare pericolo). È vietato svoltare a sinistra, in quanto la corsia di accelerazione è a senso unico e serve solo per entrare. Il segnale è collocato, di norma, a 150 metri dalla confluenza (incrocio). È sbagliato dire che il segnale viene preceduto (quindi sulla stessa strada) dal segnale di "Dare Precedenza" (che invece viene posto sulla rampa di raccordo laterale).

DIRITTO DI PRECEDENZA



Indica l'inizio di una strada urbana o extraurbana che gode del diritto di precedenza e comporta la presenza sulle strade che si incrociano (destra e sinistra) del segnale "Dare Precedenza" (fig. 40) o "Stop" (fig. 41). Può essere realizzato in formato ridotto (piccolo) ed essere integrato con pannello che indica l'andamento della strada principale (fig. 146). Prescrive di moderare particolarmente la velocità in prossimità degli incroci e di assicurarsi che i veicoli provenienti dalle strade laterali (destra e sinistra) si apprestino a darci la precedenza. Il segnale consente di proseguire diritto, di svoltare e sorpassare; non viene posto in autostrada.

FINE DEL DIRITTO DI PRECEDENZA



Indica (sia su strade urbane che extraurbane) che la strada non ha più il diritto di precedenza (infatti vengono modificate le precedenti norme di precedenza agli incroci), quindi dopo il segnale bisogna di norma dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra (ritorna la norma generale), a meno che vi sia un segnale "Dare Precedenza" o "Stop" (figg. 40 e 41; in questo caso bisogna dare precedenza sia a destra che a sinistra); ci invita a maggiore prudenza perché non abbiamo più il diritto di precedenza. È sbagliato dire che il segnale indica la fine di un obbligo precedentemente imposto (in quanto non è un segnale di obbligo, ma di precedenza).

DARE PRECEDENZA NEI SENSI UNICI ALTERNATI



Bisogna moderare la velocità e se occorre fermarsi per dare la precedenza nei sensi unici alternati, cioè ai veicoli provenienti di fronte (e non a quelli provenienti da destra o da sinistra). Il segnale si trova sulle strade a doppio senso in presenza di strettoie, quando una parte della strada è interrotta (per lavori o frana) e tutti e due i veicoli non possono passare contemporaneamente (nella strettoia finisce temporaneamente il doppio senso di circolazione ed inizia il senso unico alternato). E' sbagliato dire che il segnale si trova prima di un qualsiasi restringimento della carreggiata o in una strettoia con due corsie (infatti si trova solamente ove lo spazio rimasto libero basta per il transito di una sola fila di veicoli). In presenza del segnale, del semaforo e del vigile: bisogna dare la precedenza se il semaforo è spento oppure se è a luce lampeggiante gialla; si ha invece la precedenza se il semaforo è a luce verde oppure se il semaforo è a luce rossa, ma il vigile urbano invita a passare.

DIRITTO DI PRECEDENZA NEI SENSI UNICI ALTERNATI



Il segnale si trova sulle strade a doppio senso in presenza di strettoie, quando una parte della strada è interrotta (per lavori o frana) e due veicoli che procedono in senso contrario non possono passare insieme (nella strettoia finisce temporaneamente il doppio senso di circolazione ed inizia il senso unico alternato). Chi incontra il segnale deve moderare la velocità e verificare che i veicoli di fronte siano disposti a dare la precedenza. È sbagliato dire di tenere bene la destra per consentire il passaggio anche ai veicoli di fronte (in quanto lo spazio libero disponibile è insufficiente per il transito contemporaneo, anche se ci stringiamo il più possibile vicino al margine destro). In presenza del segnale, del semaforo e del vigile: si ha la precedenza se il semaforo è a luce verde o e spento; se è a luce gialla lampeggiante; se è a luce rossa ma il vigile urbano impone di passare. Bisogna invece dare la precedenza se il semaforo è spento e il vigile urbano impone di fermarsi.

Lezione 4. Segnali di Divieto

*Oggetto di questa lezione è il secondo gruppo dei **segnali di prescrizione** che comprende i **segnali di divieto**, ovvero di quei cartelli che vietano o limitano il transito di tutti o di alcuni veicoli, o impongono limitazioni di velocità, sorpasso, sosta, ecc.*

*Sono tutti **circolari, con bordo rosso** ad eccezione di quelli che indicano la **fine** di un limite (**circolari e bianchi**) e di quelli di parcheggio.*

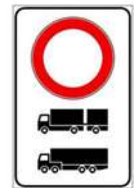
DIVIETO DI TRANSITO

Indica il divieto di entrare nella strada in cui è posto nei due sensi (da ambedue i lati), infatti dall'altro lato della strada si troverà un altro segnale uguale a questo. Vieta il transito a tutti i veicoli (comprese le biciclette, i motocicli, le macchine agricole, i quadricicli). Possono entrare solamente i pedoni. Senza pannello integrativo il segnale vale 24 ore su 24.



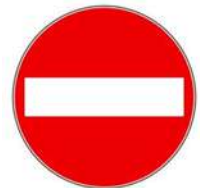
DIVIETO DI TRANSITO PER AUTOTRENI ED AUTOARTICOLATI

Il segnale indica il divieto di transito per le categorie di veicoli indicati in figura (autotreni ed autoarticolati). Possono quindi transitare tutti i veicoli salvo quelli delle categorie rappresentate. È sbagliato dire che il segnale indica un divieto di sosta per autotreni ed autoarticolati.



SENSO VIETATO

Indica che nessuno dei veicoli (compresi quadricicli, taxi, motocicli) può entrare dal lato in cui è posto il segnale, mentre dall'altro lato della strada è ammesso l'accesso; pertanto dal lato opposto la strada sarà a senso unico (quindi è corretto dire che è posto su carreggiate a senso unico di circolazione); non permette di entrare in quella strada, ma ne consente l'uscita. Vale anche nelle ore notturne.



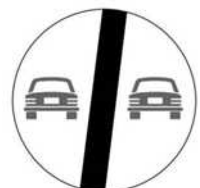
DIVIETO DI SORPASSO

Si possono sorpassare solamente i veicoli senza motore (biciclette, veicoli a braccia, carrozze a cavalli, veicoli a trazione animale), i motocicli ed i ciclomotori. Due autoveicoli, anche se non superano la linea continua, non si possono sorpassare tra di loro; chi guida un motociclo non può sorpassare un'autovettura. Il segnale può essere integrato con il pannello di "continuazione" (fig. 129); si può trovare sia su strade urbane che extraurbane; consente il transito di tutti i veicoli (compresi pedoni, autotreni, autoarticolati, autosnodati). È sbagliato dire che il segnale consente la marcia per file parallele o che si possono sorpassare i veicoli a motore che procedono troppo lentamente.



FINE DEL DIVIETO DI SORPASSO

È un segnale di fine prescrizione che indica la fine del divieto di sorpasso precedentemente imposto (non indica la fine del divieto di sorpasso tra le sole autovetture); indica il punto in cui termina il divieto di sorpasso; non consente il sorpasso se deve essere oltrepassata la striscia continua; può essere posto sia nei centri abitati che fuori e non impone un particolare limite di velocità. È sbagliato dire che il segnale indica la fine del divieto di transito o di sosta (infatti indica la fine del divieto di sorpasso).



DIVIETO DI SORPASSO PER GLI AUTOCARRI CHE SUPERANO 3,5 T.

Vieta ai soli veicoli merci (autocarri, autotreni, autoarticolati) che superano 3,5 t. (massa a pieno carico indicata sulla carta di circolazione) di sorpassare qualsiasi veicolo, mentre consente il sorpasso a tutti gli altri veicoli, compresi autobus ed autocaravan (camper), anche se superano 3,5 t. (perché trasportano persone); consente ad un autocarro di massa pari a 3,5 t. di sorpassare qualsiasi veicolo (il divieto è per chi supera tale massa); consente ad un'autovettura o ad un'autocaravan (veicoli che trasportano persone) di sorpassare, sulla sinistra, qualsiasi veicolo merce che supera 3,5 t.



FINE DEL DIVIETO DI SORPASSO PER GLI AUTOCARRI CHE SUPERANO 3,5 T.

È un segnale di fine prescrizione che indica la fine del divieto di sorpasso precedentemente imposto; indica la fine del divieto di sorpasso per veicoli merci di massa a pieno carico superiore a 3,5 t. (non indica invece la fine del divieto di sorpasso per tutti gli autocarri); il segnale non riguarda gli autobus e le autocaravan (camper) che superano 3,5 t., in quanto questi veicoli precedentemente non erano vincolati dal divieto di sorpasso; consente ad un autotreno di massa pari a 44 t. di superare un'autovettura; consente ad un autocarro di sorpassare un autobus. È sbagliato dire che le autovetture possono sorpassare gli autocarri sulla corsia di destra (solitamente si sorpassa a sinistra).



DISTANZIAMENTO MINIMO OBBLIGATORIO DI 70 METRI

Prescrive ai veicoli di circolare mantenendo tra di loro una distanza di almeno 70 metri. Vieta pertanto di seguire il veicolo che precede a una distanza inferiore a quella indicata poiché obbliga a rispettare il distanziamento minimo indicato. Consente quindi ad un veicolo di marciare a distanza di 80 metri da quello che lo precede, ma vieta al veicolo che segue di circolare a meno di 70 metri da quello che lo precede e vale anche per i motocicli. È sbagliato dire che il segnale obbliga un veicolo a distanziare quello che lo segue (cioè quello che sta dietro) di almeno 70 metri.



LIMITE MASSIMO DI VELOCITÀ DI 80 KM/H

Indica la velocità massima consentita (cioè che non si deve superare) per tutti i veicoli (compresi i motocicli); ha validità immediatamente dopo il segnale; prescrive di marciare a velocità inferiore o uguale al valore indicato (non significa però che in ogni circostanza, anche con scarsa visibilità, possiamo procedere a 80 km/h); si può trovare su strade extraurbane ed in autostrada (ad esempio: quando ci sono lavori in corso). È sbagliato dire che il segnale indica la velocità consigliata (fig. 226) o quella minima (fig. 105), in quanto il segnale indica la velocità massima da non superare.



FINE DEL LIMITE MASSIMO DI VELOCITÀ DI 50 KM/H

È un segnale di fine prescrizione che indica la fine del limite massimo di velocità (e non la fine del limite minimo di velocità); si può circolare a velocità inferiore o superiore a quella indicata dal segnale, senza però oltrepassare il limite generale vigente per quel tipo di strada (ad esempio, se posto in autostrada, non si può superare la velocità di 130 Km/h).



DIVIETO DI SEGNALAZIONI ACUSTICHE

Vieta di usare il dispositivo di segnalazione acustica (clacson o trombe), tranne in caso di pericolo immediato o quando si trasportano feriti o ammalati gravi. È sbagliato dire che si può fare uso del clacson nei casi di grave ingorgo stradale, incrociando altri veicoli o quando le circostanze lo consiglino (a nostra libera scelta).



DIVIETO DI TRANSITO AI PEDONI

Vieta il transito (24 ore su 24) ai pedoni e quindi non consente ai pedoni di percorrere quella strada. Consente il transito a tutti i veicoli (compresi gli autoveicoli, i motocicli, i ciclisti, i quadricicli e i ciclomotori). Si può trovare in autostrada e nelle gallerie stradali (ma non all'imbocco di una passerella pedonale o vicino a parchi giochi e divertimenti).



DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI A BRACCIA

Vieta il transito ai veicoli a braccia e quindi non consente ai carretti a mano di percorrere quella strada. Consente il transito ai pedoni e a tutti gli altri veicoli (compresi i veicoli a trazione animale, le biciclette, i ciclomotori). È sbagliato dire che il segnale vieta il transito ad un veicolo guasto che provvisoriamente viene spinto a braccia, oppure ai carrelli-appendice trainati da autovetture.



DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE

Vieta il transito (24 ore su 24) ai veicoli a trazione animali (anche se muniti di pneumatici); vieta il transito ai veicoli trainati da cavalli o da buoi e alle carrozze a cavalli. Consente il transito di tutti gli altri veicoli (compresi i veicoli a braccia e i motocicli).



DIVIETO DI TRANSITO AI VELOCIPEDI (BICICLETTE)

Vieta il transito (24 ore su 24) alle biciclette (chiamate anche velocipedi) e quindi non consente ai ciclisti di percorrere quella strada. Consente il transito ai pedoni e a tutti gli altri veicoli (compresi i quadricicli, i ciclomotori, i motocicli).



DIVIETO DI TRANSITO AI MOTOCICLI

Vieta il transito a tutti i motocicli (non solo quelli che superano 125 cm3 di cilindrata o ai motociclisti che circolano con o senza il casco protettivo). Consente il transito a tutti gli altri veicoli (compresi i ciclomotori, i tricicli, i quadricicli e le autovetture); non impone un limite di velocità ai motocicli (ne vieta solo il transito). È sbagliato dire che il segnale vieta il transito a tutti i veicoli a due ruote (infatti la bicicletta ed il ciclomotore possono transitare).



DIVIETO DI TRANSITO AGLI AUTOVEICOLI E MOTOVEICOLI CON 3 O PIÙ RUOTE

Vieta il transito a tutti gli autoveicoli e motoveicoli che hanno 3 o più ruote: tricicli (motocarri); quadricicli; autoveicoli (sono detti autoveicoli tutti i veicoli a motore che hanno almeno 4 ruote): autocarri, autobus. Quindi possono entrare solamente i veicoli senza motore (biciclette, carretti, ecc.), i motocicli ed i ciclomotori anche se a tre ruote.



DIVIETO DI TRANSITO AGLI AUTOBUS

Vieta il transito agli autobus (anche quelli turistici e gli scuolabus) e quindi non consente agli autobus o pullman di percorrere quella strada. Consente il transito ai pedoni e a tutti gli altri veicoli (compresi gli autocarri, le autocaravan, le autovetture, i motocicli). È sbagliato dire che il segnale si riferisce in generale a tutti gli autoveicoli (veicoli a motore con almeno 4 ruote) che superano 3,5 t.



DIVIETO DI TRANSITO AGLI AUTOCARRI CHE SUPERANO 3,5 T.



Vieta il transito agli autoveicoli per trasporto di cose (veicoli merci): autocarri, autotreni, autoarticolati, con massa a pieno carico superiore a 3,5 t.. Consente il transito di autobus e di autocaravan (camper) anche con massa a pieno carico superiore a 3,5 t. (in quanto sono veicoli destinati al trasporto di persone). Può essere integrato da pannello con un diverso valore della massa consentita al transito (valore inferiore o superiore a 3,5 t.). È sbagliato dire che il divieto si riferisce agli autocarri di peso pari (uguale) a 3,5 t., oppure a tutti gli autocarri carrozzati con cassone aperto o chiuso (ma solo a quelli che superano 3,5 t.).

DIVIETO DI TRANSITO AGLI AUTOCARRI CHE SUPERANO 6,5 T.



Vieta il transito agli autoveicoli per trasporto di merci (autocarri, autotreni, autoarticolati) o ai veicoli ad uso speciale (betoniere, ecc.) con massa a pieno carico superiore a quella indicata nel segnale (in questo caso: 6,5 t.); consente il transito ai veicoli merci con massa complessiva pari (uguale) a quella indicata nel segnale; consente il transito alle autocaravan (camper), agli autobus e alle autoambulanze anche di massa superiore a 3,5 t. (in quanto sono veicoli destinati al trasporto di persone).

DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI A MOTORE TRAINANTI UN RIMORCHIO



Vieta il transito a tutti i veicoli che trainano un rimorchio: caravan (roulotte), rimorchio per imbarcazione, autotreni, autoarticolati; mentre consente il transito ai veicoli con carrello-appendice (si considera parte integrante del veicolo) e all'autosnodato (due autobus uniti, tale da formare un solo veicolo). Può essere integrato con pannello che consente il traino di rimorchi fino ad una certa massa. È sbagliato dire che il segnale vale soltanto per i veicoli adibiti al trasporto di merci (infatti il segnale vieta il transito anche ai rimorchi che trasportano persone come le roulotte).

DIVIETO DI TRANSITO ALLE MACCHINE AGRICOLE



Vieta il transito (24 ore su 24) alle macchine agricole (sia gommate che cingolate), alle trattrici agricole ed ai rimorchi agricoli; mentre consente il transito agli altri tipi di veicoli, comprese le macchine operatrici (sgombraneve, ecc.), i quadricicli, i motocicli ed i trattori stradali per semirimorchi (parte anteriore dell'autoarticolato). È sbagliato dire che il segnale si trova soltanto sulle strade dirette alle aziende agricole o che consente il transito ai rimorchi agricoli fino ad una certa massa.

DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI CHE TRASPORTANO MERCI PERICOLOSE



Vieta il transito ai veicoli che trasportano merci pericolose (ad esempio: benzina, acidi corrosivi, materie tossiche o radioattive). Il segnale non si riferisce al carburante (benzina, gasolio, gas metano, GPL) contenuto nel serbatoio del veicolo (in quanto serve all'alimentazione del veicolo stesso) o a chi trasporta merce deperibile (frutta, verdura, carne, ecc.).

DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI CHE TRASPORTANO ESPLOSIVI O PRODOTTI FACILMENTE INFIAMMABILI



Vieta il transito ai veicoli (compresi i rimorchi) che trasportano esplosivi o prodotti facilmente infiammabili. Il segnale non si riferisce al carburante (benzina, gasolio, gas metano, GPL) contenuto nel serbatoio del veicolo (in quanto serve all'alimentazione del veicolo stesso). È sbagliato dire che prescrive di fare attenzione ai veicoli che trasportano esplosivi o che consente ad essi di sorpassare (perché questi tipi di veicoli non possono circolare lungo il tratto di strada su cui è posto il segnale).

DIVIETO DI TRANSITO AI VEICOLI CHE TRASPORTANO PRODOTTI SUSCETTIBILI DI CONTAMINARE L'ACQUA

Vieta il transito ai veicoli (compresi i rimorchi) che trasportano sostanze che possono inquinare l'acqua (ad esempio: petrolio), mentre consente il transito ai veicoli che trasportano materiale esplosivo (perché non è inquinante) e alle autocisterne vuote o che trasportano acqua (ad esempio: le innaffiatrici stradali).



DIVIETO DI TRANSITO A TUTTI I VEICOLI AVENTI LARGHEZZA SUPERIORE A 2,30 METRI

Indica la larghezza massima dei veicoli ammessi al transito (non indica invece la larghezza della strada); si riferisce a tutti i veicoli (compresi gli autobus ed i veicoli senza motore, come quelli a trazione animale) di larghezza superiore a 2,30 m.; consente il transito di veicoli larghi fino a 2,30 m.; è posto sia su strade urbane che extraurbane e può trovarsi prima di una strettoia. È sbagliato dire che il segnale, con la misura indicata, vale anche per i motocicli (infatti i motocicli, per costruzione, non possono raggiungere la larghezza di 2,30 m.).



DIVIETO DI TRANSITO A TUTTI I VEICOLI AVENTI ALTEZZA SUPERIORE A 3,50 METRI

Indica l'altezza massima, misurata dal piano stradale (e non dal piano del cassone), dei veicoli che possono transitare; consente il transito di una macchina agricola alta 3,50 m., ma vieta il transito degli autoveicoli alti 3,60 m.; può trovarsi sia nei centri abitati che fuori, solitamente dove la strada passa sotto un ponte (non sopra una ferrovia). È sbagliato dire che il segnale indica l'altezza del passaggio (infatti indica l'altezza massima dei veicoli ammessi a transitare) e che vale soltanto dalle ore 8 alle 20.



DIVIETO DI TRANSITO A TUTTI I VEICOLI, O COMPLESSI DI VEICOLI, AVENTI LUNGHEZZA SUPERIORE A 10 METRI

Si trova nelle strade di montagna con curve strette (tornanti) e vieta il transito a tutti i veicoli (compresi gli autobus) ed ai complessi di veicoli (autotreni, roulotte) che superano 10 metri di lunghezza; mentre consente il transito ai veicoli di lunghezza uguale o inferiore a 10 metri; vale anche di notte. È sbagliato dire che il segnale consente il transito a tutti gli autosnodati (possono transitare solo quelli fino a 10 metri di lunghezza).



DIVIETO DI TRANSITO A TUTTI I VEICOLI AVENTI UNA MASSA SUPERIORE A 7,00 T.

Vieta il transito a tutti i veicoli (quindi anche a quelli che trasportano persone) aventi una massa effettiva superiore a quella indicata; vieta il transito agli autocarri di tara (peso a vuoto) superiore a 7 t.; consente il transito di una macchina agricola di massa pari a 7 t.; vale sia di giorno che di notte e si può trovare prima di un ponte (ove ci può essere il pericolo di crollo); con l'integrazione di apposito pannello può indicare il numero massimo dei veicoli che possono transitare contemporaneamente lungo il ponte. È sbagliato dire che il valore di 7 t. si riferisce solo al peso dell'asse più carico (infatti indica il peso globale di tutto il veicolo).

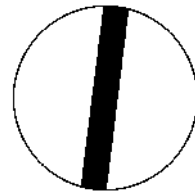


DIVIETO DI TRANSITO A TUTTI I VEICOLI AVENTI MASSA PER ASSE SUPERIORE A 6,5 T.



Vieta il transito a tutti i veicoli (compresi autobus e autoveicoli con ruote gemellate = doppie) che hanno una massa per asse superiore a 6,5 t.; vieta il transito ai veicoli aventi sull'asse più caricato (solitamente quello posteriore) una massa superiore a quella indicata. Il segnale fa riferimento alla massa effettiva al momento del transito (e non alla massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione); consente il transito di autocarri aventi massa per asse fino a 6,5 t.; può trovarsi prima di un ponte; vale sia di giorno che di notte e consente il transito ai quadricicli a motore (infatti i quadricicli, per costruzione, non possono raggiungere il peso di 6,5 t.).

VIA LIBERA



È un segnale di fine prescrizione; indica il punto dove le prescrizioni precedentemente imposte non sono più valide. Può quindi indicare la fine di divieti o di obblighi imposti sul tratto di strada precedente. È sbagliato dire che il segnale indica la fine di un cantiere di lavoro, di un centro abitato o di una strada sdrucciolevole (in quanto questi sono segnali di indicazione e di pericolo).

DIVIETO DI SOSTA



Vieta la sosta o l'abbandono del veicolo, ma consente la fermata. Senza pannelli integrativi il divieto di sosta, nei centri abitati, vale dalle 8 alle 20, mentre fuori dei centri abitati vale 24 ore su 24 (permanente); vieta la sosta sul lato della strada dove è posto (e non su ambedue i lati della carreggiata); finisce di validità dopo il primo incrocio (salvo che venga ripetuto con il pannello di continuazione). Il segnale non viene posto in quei luoghi ove per regola generale vige il divieto (curve, dossi, incroci, ecc.) e può essere corredato dai seguenti pannelli integrativi: zona rimozione coatta (fig. 141), limitazione (fig. 126), eccezione (fig. 127), inizio (fig. 128), continuazione (fig. 129), fine (fig. 130), fasce orarie dei giorni lavorativi (fig. 125) o festivi (fig. 124).

PASSO CARRABILE



Indica la zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali alla strada (sbocco di un passo carrabile, cancello, stradella privata, ecc.). Vieta la sosta nel luogo dove è posto 24 ore su 24, mentre consente la fermata purché il veicolo non sia d'intralcio.

SOSTA CONSENTITA A PARTICOLARI CATEGORIE



È un segnale composito che consente la sosta e il parcheggio ad una particolare categoria di veicoli (in questo caso ai veicoli al servizio di persone invalide munite dell'apposito contrassegno); non consente la sosta a veicoli diversi da quelli indicati nel pannello; rappresenta un'eccezione al divieto di sosta. È sbagliato dire che il segnale indica una corsia riservata ai veicoli per persone invalide o che quella strada è aperta solo al loro transito.

DIVIETO DI SOSTA TEMPORANEO



Nei centri urbani, posto dove vengono effettuate operazioni di pulizia meccanica della strada, segnala il divieto di sosta limitato ai giorni e alle ore indicate (quindi un divieto di sosta temporaneo); indica anche la presenza di macchine operatrici per la pulizia meccanica della strada (e non di macchine sgombraneve). È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di un deposito con probabile uscita di mezzi per la pulizia meccanica della strada o che il divieto di sosta è riferito ai veicoli rappresentati in figura.

REGOLAZIONE FLESSIBILE DELLA SOSTA IN CENTRO ABITATO

È un segnale composito che consente la sosta o il parcheggio in alcune ore (dalle ore 9 alle 17 e dalle ore 20 alle 7) e la vieta in altre (dalle ore 7 alle 9 e dalle 17 alle 20); rappresenta perciò una regolazione della sosta; non è necessario esporre il disco orario (in quanto gli orari sono riportati sul pannello); la fermata è consentita in tutte le 24 ore.



DIVIETO DI FERMATA

Vieta, sia di giorno che di notte, la sosta e la fermata o comunque qualsiasi volontaria temporanea sospensione della marcia del veicolo, ma consente l'arresto in casi di forza maggiore (semaforo rosso, intasamento del traffico, ecc.); vale per tutti i veicoli (quindi anche per gli autobus e per i taxi, anche se la fermata non costituisce pericolo o intralcio alla circolazione); in assenza di iscrizioni integrative il divieto vale tutti i giorni 24 ore su 24 (sia dentro che fuori dei centri abitati); se integrato con pannello con freccia verso il basso "Fine" (fig. 130), vieta la fermata nel tratto precedente. È sbagliato dire che il segnale è un preavviso del divieto di sosta o che consente la fermata per far salire o scendere passeggeri.



PARCHEGGIO

Indica un parcheggio autorizzato, cioè un'area attrezzata ed organizzata per sostare per tempo indeterminato (24 ore su 24), salvo diversa indicazione (e non una zona di sosta con i limiti orari dei centri urbani). Può essere integrato con un pannello indicante: la distanza (fig. 121); l'orario (fig. 123) e le tariffe; la limitazione nel tempo (fig. 124 e fig. 125); le categorie di veicoli per le quali l'area di parcheggio è esclusa (fig. 127) o è riservata (fig. 126); la disposizione dei veicoli nell'area di parcheggio (sosta parallela, obliqua, ecc.). Non può invece essere integrato con pannello che indica la superficie o il numero di posti disponibili. È sbagliato dire che il segnale indica un'area di sosta con parchimetro o sosta limitata ma senza obbligo di pagamento.



PREAVVISO DI PARCHEGGIO

Il segnale indica che nella direzione della freccia vi è un parcheggio. La freccia direzionale serve quindi per segnalare il luogo autorizzato che, nell'esempio, si trova a 300 metri.



Lezione 5. Segnali di Obbligo

*I **segnali di obbligo** sono la terza categoria distinta nell'ambito dei **segnali di prescrizione**. Hanno questo nome perché impongono un comportamento (proseguire in una certa direzione, fermarsi in corrispondenza di postazioni di controllo, mantenere una velocità minima, circolare con catene), ovvero riservano l'uso della strada, o di una sua parte, a specifiche categorie di utenti (pedoni, biciclette o quadrupedi).*

*Sono **circolari** e hanno tutti colore **blu** con disegni bianchi, ad eccezione dei segnali che obbligano a fermarsi che assomigliano ai **segnali di divieto**.*

DIREZIONE OBBLIGATORIA DIRITTO



È un segnale di direzione obbligatoria che indica l'unica direzione consentita; si trova nella vicinanza di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga a proseguire soltanto diritto, vieta pertanto di svoltare a destra e a sinistra. Non esclude la possibilità che possono venire veicoli di fronte. È sbagliato dire che il segnale impone la marcia in unica file o che è un segnale di corsia.

DIREZIONE OBBLIGATORIA A SINISTRA



È un segnale di direzione obbligatoria che indica l'unica direzione consentita; si trova nella vicinanza di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga a svoltare soltanto a sinistra, vieta pertanto di proseguire diritto e di svoltare a destra. È sbagliato dire che il segnale indica una curva o un passaggio obbligatorio (il passaggio obbligatorio, fig. 101, presuppone la presenza di un ostacolo da cui occorre spostarsi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

DIREZIONE OBBLIGATORIA A DESTRA



È un segnale di direzione obbligatoria che indica l'unica direzione consentita; si trova nella vicinanza di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga a svoltare soltanto a destra, vieta pertanto di proseguire diritto e di svoltare a sinistra. È sbagliato dire che il segnale indica una curva o un passaggio obbligatorio (il passaggio obbligatorio, fig. 102, presuppone la presenza di un ostacolo da cui occorre spostarsi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

PREAVVISO DI DIREZIONE OBBLIGATORIA A DESTRA



È un preavviso di direzione obbligatoria che indica l'unica direzione consentita; si trova molto prima di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga (non subito ma più avanti) a svoltare soltanto a destra, preavvisa quindi che all'incrocio non è consentito proseguire diritto o svoltare a sinistra; può essere integrato con un pannello che indica la distanza dal punto in cui vige l'obbligo (fig. 121). È sbagliato dire che il segnale indica una curva, una confluenza (immissione autostradale) o un passaggio obbligatorio (il passaggio obbligatorio, fig. 102, presuppone la presenza di un ostacolo da cui occorre spostarsi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

PREAVVISO DI DEVIAZIONE OBBLIGATORIA PER AUTOCARRI IN TRANSITO



Il segnale preavvisa un percorso obbligatorio (deviazione a destra) per la categoria di veicoli rappresentata in figura (autocarri di massa superiore a 3,5 t.); preavvisa quindi un divieto a proseguire diritto e a svoltare a sinistra per i veicoli indicati in figura. È sbagliato dire che il segnale indica un itinerario preferenziale (facoltativo), o una direzione consigliata, o che vale per tutti gli autocarri (si riferisce invece solo agli autocarri che superano 3,5 t.).

PREAVVISO DI DIREZIONE OBBLIGATORIA A SINISTRA



È un preavviso di direzione obbligatoria che indica l'unica direzione consentita; si trova molto prima di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga (non subito ma più avanti) a svoltare soltanto a sinistra, preavvisa quindi che all'incrocio non è consentito proseguire diritto o svoltare a destra; può essere integrato con un pannello che indica la distanza dal punto in cui vige l'obbligo (fig. 121). È sbagliato dire che il segnale indica: di cambiare corsia, un percorso alternativo, una curva o un passaggio obbligatorio (il passaggio obbligatorio, fig. 101, presuppone la presenza di un ostacolo da cui occorre spostarsi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

DIREZIONI CONSENTITE DESTRA E SINISTRA



Indica le uniche direzioni consentite; si trova nella vicinanza di un incrocio (sia su strade a senso unico che a doppio senso) ed obbliga a svoltare a destra ovvero (oppure) a sinistra, vieta pertanto di proseguire diritto, di svoltare unicamente a destra o unicamente a sinistra. È sbagliato dire che il segnale indica l'inizio della circolazione per file parallele (disporsi su due file), una biforcazione (incrocio) pericoloso o un passaggio consentito a destra e sinistra (il passaggio, fig. 103, presuppone la presenza di un ostacolo da aggirare spostandosi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

DIREZIONI CONSENTITE DIRITTO E DESTRA



Indica le uniche direzioni consentite; si trova nella vicinanza di un incrocio ed obbliga a svoltare a destra ovvero (oppure) a proseguire diritto, vieta pertanto di svoltare a sinistra, di proseguire solo diritto o svoltare unicamente a destra. È sbagliato dire che il segnale indica una biforcazione (incrocio) pericoloso, un semaforo o un passaggio consentito (il passaggio presuppone la presenza di un ostacolo da aggirare spostandosi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

DIREZIONI CONSENTITE DIRITTO E SINISTRA



Indica le uniche direzioni consentite; si trova nella vicinanza di un incrocio (sia urbano che extraurbano) ed obbliga a proseguire diritto o a svoltare a sinistra, vieta pertanto di svoltare a destra, di proseguire solo diritto o svoltare unicamente a sinistra. È sbagliato dire che il segnale indica una biforcazione (incrocio) pericoloso, un semaforo o un passaggio consentito (il passaggio presuppone la presenza di un ostacolo da aggirare spostandosi e non di un incrocio ove invece è necessario svoltare abbandonando la strada di provenienza).

PASSAGGIO OBBLIGATORIO A SINISTRA



Obbliga i conducenti a passare a sinistra di un ostacolo (cantiere stradale, salvagente, spartitraffico, isola di traffico). Il segnale significa che non è consentito superare l'ostacolo a destra (ma di passare a sinistra, lasciando l'ostacolo a destra). È sbagliato dire che il segnale obbliga a svoltare (fig. 94; la svolta presuppone la presenza di un incrocio ove bisogna abbandonare la strada di provenienza).

PASSAGGIO OBBLIGATORIO A DESTRA

Obbliga i conducenti a passare a destra di un ostacolo (cantiere stradale, salvagente, spartitraffico, isola di traffico). Il segnale significa che non è consentito superare l'ostacolo a sinistra (ma di passare a destra, lasciando l'ostacolo a sinistra). È sbagliato dire che il segnale obbliga a svoltare (fig. 95; la svolta presuppone la presenza di un incrocio ove bisogna abbandonare la strada di provenienza).



PASSAGGI CONSENTITI

Indica al conducente gli unici passaggi consentiti; consente di passare sia a destra che a sinistra (da ambedue i lati) dell'ostacolo (cantiere stradale, salvagente, spartitraffico, isola di traffico). È sbagliato dire che il segnale obbliga a svoltare (fig. 98; la svolta presuppone la presenza di un incrocio ove bisogna abbandonare la strada di provenienza).



ROTATORIA

È un segnale di prescrizione che indica la presenza di un incrocio nel quale la circolazione è regolata a rotatoria ed obbliga perciò i conducenti a circolare secondo il verso indicato dalle frecce. Può essere posto subito prima dello sbocco su una piazza o su un'area dove è prescritta la circolazione rotatoria. Sulle strade extraurbane è preceduto dal segnale triangolare di preavviso (fig. 29). È sbagliato dire che il segnale è collocato su colonnina luminosa posta al centro dell'incrocio (invece viene posto prima dell'incrocio, sul lato destro).



LIMITE MINIMO DI VELOCITÀ DI 30 KM/H

Prescrive un limite minimo di velocità al di sotto del quale è vietato scendere, quindi ci obbliga a mantenere o superare i 30 Km/h, senza però oltrepassare il limite generale vigente per quel tipo di strada (ad esempio, se posto in autostrada non si può superare la velocità di 130 Km/h). Con il pannello integrativo di corsia (fig. 142) può avere un'applicazione limitata ad una sola corsia della carreggiata. Ai veicoli che non sono in grado di raggiungere la velocità di 30 Km/h è vietato l'accesso. È sbagliato dire che il segnale indica una pista o prescrive di marciare alla velocità costante di 30 km/h senza superarla.



FINE DEL LIMITE MINIMO DI VELOCITÀ DI 30 KM/H

Indica la fine del limite minimo di velocità, quindi si può circolare a velocità inferiore a quella indicata dal segnale, così come anche a velocità superiore, snza però oltrepassare il limite generale vigente per quel tipo di strada (ad esempio, se posto in autostrada non si può superare la velocità di 130 Km/h).



CATENE DA NEVE OBBLIGATORIE

Obbliga, subito dopo il segnale (e non dal prossimo chilometro), a montare le catene (non basta averle a bordo) sulle ruote motrici (anteriori o posteriori, a seconda del tipo di veicolo) o i pneumatici da neve e vieta il transito ai veicoli che ne sono sprovvisti. Il segnale si trova su strade innevate o ghiacciate ove occorre procedere con particolare prudenza. È sbagliato dire che è vietata la circolazione ai veicoli muniti di pneumatici con battistrada inferiore a 3 mm. (a prescindere dallo spessore, occorre invece che siano dei pneumatici da neve).



PERCORSO PEDONALE



Indica un percorso, un viale o un'area destinati al transito dei pedoni. È sbagliato dire che il segnale indica un attraversamento pedonale (figg. 15, 218) oppure un percorso pedonale e ciclabile (figg. 112, 113).

FINE DEL PERCORSO PEDONALE



Indica la fine del percorso, del viale o dell'area destinati al transito dei pedoni (e non la fine dell'area esclusa al transito di pedoni o dell'attraversamento pedonale). Anche se il segnale indica la fine di una prescrizione, non vieta il transito ai pedoni, infatti, dopo il segnale, possono continuare a transitare i pedoni, insieme a tutti gli altri utenti della strada (veicoli, animali e pedoni).

PISTA CICLABILE



Indica l'inizio o il proseguimento (se integrato con l'apposito pannello "continuazione" fig. 129) di una pista, una corsia, un percorso o un itinerario riservati ai velocipedi (biciclette) e quindi percorribile esclusivamente dai ciclisti (e non dai pedoni o ciclomotori). Non consente il transito agli altri tipi di veicoli (autovetture, motocicli, ecc.). È sbagliato dire che il segnale indica un attraversamento ciclabile (figg. 16, 236) oppure un'area esclusa al transito dei velocipedi.

FINE PISTA CICLABILE



Indica la fine del percorso, del viale o dell'area riservati esclusivamente alle biciclette (e non la fine dell'area esclusa al transito delle biciclette o dell'attraversamento ciclabile). Anche se il segnale indica la fine di una prescrizione, non vieta il transito ai velocipedi (biciclette), infatti, dopo il segnale, possono continuare a transitare le biciclette, insieme a tutti gli altri utenti della strada (veicoli, animali e pedoni).

PISTA CICLABILE CONTIGUA (ACCANTO) AL MARCIAPIEDE



Indica l'inizio o il proseguimento (se integrato con l'apposito pannello "continuazione" fig. 129) di una pista, una corsia o un percorso riservati ai velocipedi (biciclette) parallelo e affiancato ad un marciapiede, ad un viale pedonale o comunque ad un percorso riservato ai pedoni (o viceversa). È vietata la circolazione ai veicoli a motore. È sbagliato dire che il segnale indica un viale riservato promiscuamente (insieme) a pedoni e biciclette.

FINE DELLA PISTA CICLABILE CONTIGUA (ACCANTO) AL MARCIAPIEDE



Indica la fine di una pista, una corsia o un percorso riservati ai velocipedi (biciclette) affiancato e parallelo ad un marciapiede, ad un viale pedonale o comunque ad un percorso riservato ai pedoni (o viceversa). Non vieta il transito né ai pedoni né ai ciclisti, che possono continuare a circolare anche dopo il segnale. È sbagliato dire che il segnale indica la fine dell'area riservata promiscuamente (insieme) a pedoni e biciclette.

PERCORSO UNICO PEDONALE E CICLABILE



Indica l'inizio o il proseguimento (se integrato con l'apposito pannello "continuazione" fig. 129) di un percorso pedonale e ciclabile, cioè una pista, un itinerario, un viale, un'area, una corsia riservati alla circolazione promiscua (insieme) di pedoni e di biciclette. È vietata la circolazione dei veicoli a motore. È sbagliato dire che il segnale indica un viale pedonale a fianco e parallelo ad un percorso per ciclisti.

FINE DEL PERCORSO PEDONALE E CICLABILE

Indica la fine di un percorso pedonale e ciclabile, cioè la fine di una pista, un itinerario, un viale, un'area, una corsia riservati alla circolazione promiscua (insieme) di pedoni e di biciclette. È consentito il transito ai pedoni e ai velocipedi (biciclette) anche dopo il segnale. È sbagliato dire che il segnale indica la fine di un viale pedonale a fianco e parallelo ad un percorso per ciclisti.



PERCORSO RISERVATO AI QUADRUPEDI DA SOMA E DA SELLA

Indica un percorso o passaggio riservato solo ai quadrupedi da soma e da sella, cioè ai cavalli o ad altri quadrupedi montati. Vieta il transito a tutti i veicoli (comprese le biciclette e i veicoli a trazione animale). È sbagliato dire che il segnale indica la prossimità di un maneggio (luogo in cui si addestrano cavalli), la presenza di animali vaganti (figg. 26, 27) o il pericolo di probabile attraversamento di cavalli.



FINE DEL PERCORSO RISERVATO AI QUADRUPEDI DA SOMA E DA SELLA

Indica la fine di un percorso o passaggio riservato ai quadrupedi da soma e da sella, cioè ai cavalli o ad altri quadrupedi montati. Anche se il segnale indica la fine di una prescrizione, non vieta il transito ai cavalli; infatti, dopo il segnale, possono continuare a transitare i quadrupedi, insieme a tutti gli altri utenti della strada (veicoli, animali e pedoni). È sbagliato dire che il segnale indica la prossimità di un maneggio (luogo in cui si addstrano cavalli), o la fine del pericolo di attraversamento di cavalli.



ALT-DOGANA

Segnala un varco doganale presso la frontiera con un paese extracomunitario, cioè non facente parte della comunità europea (CEE). Obbliga a fermarsi per il controllo doganale da parte degli agenti di dogana (anche se non si hanno oggetti o merci da dichiarare). È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di un commissariato di polizia di frontiera.



CONFINE DI STATO TRA PAESI DELLA COMUNITÀ EUROPEA

Indica un valico di confine tra l'Italia ed uno Stato membro della CEE (Paese aderente alla Comunità Economica Europea); non obbliga ad arrestarsi per il controllo doganale al confine di Stato. È sbagliato dire che il segnale viene posto sulla parte posteriore del veicolo, per indicare che il veicolo appartiene ad uno Stato della comunità europea.



PREAVVISO DI CONFINE DI STATO TRA PAESI DELLA COMUNITÀ EUROPEA

Presegnala il confine di Stato con Paese aderente alla Comunità Economica Europea (CEE) ed è quindi posto su strada o autostrada che conduce a tale confine; non obbliga ad arrestarsi per il controllo doganale; sostituisce il segnale di preavviso di "Alt-Dogana", in quanto lo Stato confinante è uno Stato membro della CEE. È sbagliato dire che il segnale viene posto sulla parte posteriore del veicolo, per indicare che il veicolo appartiene ad uno Stato della comunità europea.



ALT-POLIZIA

È un segnale mobile che viene posizionato nella vicinanza di un posto di blocco istituito da organi di polizia e ripetuto nel punto di arresto. Bisogna obbligatoriamente fermarsi anche se non viene mostrata la "paletta" (quindi non solo in caso di segnalazione da parte degli agenti). È sbagliato dire che bisogna dare la precedenza ai mezzi della polizia oppure che bisogna fermarsi al confine di Stato, al varco doganale o alla stazione autostradale.



ALT-STAZIONE

Presegnala l'obbligo di arrestarsi presso gli accessi autostradali controllati (stazioni autostradali o caselli) per le operazioni di pagamento del pedaggio. È sbagliato dire che il segnale indica la vicinanza di una stazione ferroviaria, un pontile d'imbarco di navi traghetto o un posto di blocco.



Lezione 6. Segnali di Indicazione

*Esauriti i segnali di prescrizione, passiamo ai **segnali di indicazione** che hanno la funzione di fornire informazioni per individuare percorsi, strade, località, servizi, ecc.*

*Sono tutti **quadrangolari** (a forma di rettangolo o quadrato) e hanno un **colore di fondo** che varia in base ai seguenti criteri:*

- ***Verde**: nelle autostrade o nelle strade che vi conducono (Esempio: fig. 230).*
- ***Blu**: nelle strade extraurbane o nelle strade che vi conducono (Esempio: fig. 194).*
- ***Bianco**: nelle strade urbane (Esempio: fig. 174).*
- ***Giallo**: nei segnali temporanei per cantieri stradali (Esempio: fig. 283).*
- ***Marrone**: per località di interesse turistico, storico, culturale, ecologico, ecc. (Esempio: fig. 217).*
- ***Nero**: per stabilimenti industriali (Non ci sono esempi nei quiz).*
- ***Arancio**: per i segnali che indicano la fermata dello scuolabus (fig. 219) e un posteggio per taxi (fig. 272).*
- ***Rosso**: per il segnale che indica un dispositivo di chiamata di soccorso (fig. 220).*

SENSO UNICO PARALLELO

Indica che la circolazione nel tratto di strada trasversale su cui è posto il segnale è a senso unico. Indica quindi l'obbligo di percorrere il tratto di strada in cui è posto (da notare che il segnale viene posizionato all'interno della strada a senso unico) secondo il senso della freccia ed il divieto di marciare in senso opposto al segnale. È sbagliato dire che dopo il segnale non si può girare né a destra né a sinistra o che si è obbligati a svoltare nel senso della freccia.



SENSO UNICO FRONTALE

Indica l'inizio di una strada a senso unico e quindi un senso unico frontale. Indica che la strada può essere percorsa solo nel senso indicato dal segnale e che dal senso opposto è vietato l'accesso, mentre è ammesso svoltare a destra o a sinistra. È sbagliato dire che il segnale indica l'inizio o la fine di un senso unico alternato o che si ha la precedenza rispetto a chi viene in senso contrario.



PREAVVISO DI DIRAMAZIONE URBANA

È un segnale con funzione di preavviso di diramazione (incrocio) che consente la scelta preventiva della direzione da seguire. È un segnale di preavviso urbano che indica due determinate destinazioni: si deve proseguire diritto per andare a Milano e svoltare a destra per il centro cittadino. È sbagliato dire che il segnale indica la fine del doppio senso di circolazione e l'inizio del senso unico, di svoltare a destra per raggiungere il centro storico-sportivo o l'obbligo di proseguire diritto.



SEGNALE DI PREAVVISO DI INTERSEZIONE URBANA

Preavvisa un incrocio urbano indicando i luoghi raggiungibili dall'incrocio: indica di proseguire diritto per uscire dal centro abitato o per raggiungere Napoli e preavvisa la svolta a destra per raggiungere il centro della città o la stazione ferroviaria (e non una stazione di servizio). È sbagliato dire che il segnale indica una strada urbana a senso unico, che è posto sempre su strade urbane a due o più corsie per senso di marcia o che preavvisa la presenza di più incroci urbani ravvicinati (a breve distanza).



SEGNALE DI PREAVVISO DI INTERSEZIONI RAVVICINATE URBANE

Indica la presenza di due incroci successivi ravvicinati (a breve distanza): al primo incrocio è vietato svoltare a sinistra (per la presenza del segnale "Senso Vietato") e si svolta a destra per via Gemona; al secondo incrocio (in fondo) si svolta a destra per il centro della città e per Trieste mentre si svolta a sinistra per l'ospedale o per l'Austria. È sbagliato dire che il segnale serve per preselezionare il traffico (non è un segnale di preselezione, fig. 172, ma di preavviso), che può essere posto sulle tangenziali urbane obbligando a svoltare a destra all'incrocio (non obbliga a seguire nessuna direzione), che indica un tratto di strada principale che incrocia strade secondarie, o che indica l'interruzione del traffico tra i due incroci o il divieto di accesso tra i due incroci.



SEGNALE DI PREAVVISO DI INTERSEZIONE URBANA CON ROTATORIA

È un preavviso di incrocio urbano regolato con circolazione rotatoria; contiene lo schema della rotatoria e riporta i nomi delle località raggiungibili. Bisogna svoltare: subito a destra (cioè alla prima traversa) per raggiungere Forlì; a destra alla seconda traversa per raggiungere la tangenziale; a destra alla terza traversa per il centro della città. È sbagliato dire che il segnale è di preselezione urbana, fig. 172, (infatti è un segnale di preavviso) o che indica una rotatoria senza uscita.



SEGNALE DI PREAVVISO DI INTERSEZIONE URBANA, CON DIVIETO DI TRANSITO PER UNA CATEGORIA DI VEICOLI SU UN RAMO DELL'INTERSEZIONE

È un preavviso di incrocio urbano con limitazione di transito; preavvisa una limitazione di transito sulla strada diretta a Pescara. Vieta agli autocarri di massa superiore a 3,5 t. di proseguire diritto per il centro di Avezzano (quindi non vale per tutti gli autocarri); consente agli autobus e alle autovetture di continuare diritto; preavvisa di svoltare a sinistra all'incrocio urbano per raggiungere l'autostrada Roma-L'Aquila. È sbagliato dire che il segnale è un segnale di corsia o di direzione su tangenziale urbana (infatti è di preavviso e non è posto su tangenziale), oppure che è sempre posto sulle carreggiate divise in due o più corsie.



SEGNALE DI PREAVVISO DI INTERSEZIONE EXTRAURBANA CON PASSAGGIO A LIVELLO SU UN RAMO DELL'INTERSEZIONE

Preavvisa un incrocio su strada extraurbana (fondo blu); indica la presenza di un passaggio a livello sul ramo destro dell'incrocio (e non di una stazione ferroviaria) e indica quindi a chi svolta a destra il possibile attraversamento di treni. Preavvisa la svolta a destra per S. Giovanni, di svoltare a sinistra per località turistica (segnale di colore marrone), di proseguire diritto per raggiungere Porto Torres. È sbagliato dire che è un segnale di preselezione (fig. 171) o di corsia (infatti è un segnale di preavviso).



PREAVVISO DI DIRAMAZIONE AUTOSTRADALE

È un segnale con funzione di preavviso di diramazione che consente la scelta preventiva della direzione da seguire. È un segnale di preavviso autostradale che indica due determinate destinazioni; si deve proseguire diritto per andare a Bologna e svoltare a sinistra per l'aeroporto di Linate.



SEGNALE DI PRESELEZIONE EXTRAURBANO

È un segnale di preselezione su strada extraurbana suddivisa in due corsie; preavvisa una zona di preselezione con destinazioni diverse; indica le destinazioni delle corsie di canalizzazione (fig. 568); consente la scelta preventiva della direzione che il conducente intende prendere. Indica al conducente diretto a Bari di disporsi sulla corsia di sinistra; indica al conducente diretto a Pescara di disporsi sulla corsia di destra.



SEGNALE DI PRESELEZIONE URBANO

Viene posto in sostituzione del segnale di preavviso di incrocio e indica una preselezione di canalizzazione urbana; nelle strade urbane a più corsie consente di predisporsi nelle corsie di canalizzazione (fig. 574); consente la scelta preventiva della corsia da occupare in relazione alla propria destinazione. Indica ai conducenti diretti al centro della città di occupare la corsia di destra, ai conducenti diretti a Terni di predisporsi nella corsia di sinistra.



PROGRESSIVA DISTANZIOMETRICA AUTOSTRADALE

È un segnale di indicazione posto lungo un'autostrada: nella parte sinistra segnala la distanza progressiva dalla località di origine dell'autostrada (cioè che ci troviamo al chilometro 54 dal punto d'inizio dell'autostrada), nella parte destra segnala la distanza dell'uscita per la località indicata (cioè che mancano 4 km per arrivare al casello di uscita per Piacenza). È sbagliato dire che è un segnale di direzione (fig. 198) o di località (fig. 207), che nella parte sinistra identifica la strada (fig. 200), oppure che nella parte destra segnala la distanza già percorsa dalla località indicata (i quattro chilometri invece sono ancora da percorrere).



SEGNALE DI ITINERARIO EXTRAURBANO

Posto su autostrade o su strade extraurbane principali indica la distanza che separa il segnale dalla prossima uscita (nell'esempio: lo svincolo Frosinone è a 500 m.) e le località raggiungibili dall'uscita stessa. Le località turistiche sono indicati su fondo marrone. È sbagliato dire che il segnale viene posto ai confini della provincia per indicare l'uscita territoriale dal comune di Frosinone o che le località indicate si possono raggiungere continuando a percorrere l'autostrada (indica invece itinerari extraurbani raggiungibili uscendo dall'autostrada), oppure che indica le località prossime con la relativa distanza in metri (infatti a 500 m. non si trovano tutte le località indicate, ma solo l'uscita dall'autostrada), o che presegnala in autostrada le progressive diramazioni.



INIZIO CENTRO ABITATO

Indica l'inizio di un centro abitato e quindi identifica la località raggiunta; è posto all'inizio del centro abitato lungo tutte le strade d'ingresso alla località segnalata. Ha valore per segnalare l'inizio del limite massimo di velocità di 50 km/h e per segnalare l'inizio del divieto di usare segnalazioni acustiche. Barrato trasversalmente in rosso indica la fine del centro abitato (fig. 183). È sbagliato dire che il segnale indica i confini territoriali della provincia o l'inizio del territorio provinciale, la direzione da seguire per raggiungere Taranto (quando lo si incontra già siamo entrati nella località indicata) o che può essere integrato con il pannello integrativo "Fine" di fig. 130 (in quanto per indicare la fine del centro abitato esiste l'apposito segnale di fig. 183).

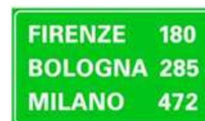


FINE CENTRO ABITATO

Indica la fine del centro abitato e quindi anche la fine del limite massimo di velocità di 50 km/h e del divieto di segnalazioni acustiche. Nel pannello blu vengono indicate: nella prima riga in alto il prossimo centro abitato (nell'esempio, S. Cesareo a 7 km), nelle righe sottostanti le località successive più importanti, con le rispettive distanze chilometriche. È sbagliato dire che il segnale indica un comune denuclearizzato, cioè che ha rifiutato il deposito di armi nucleari, o che viene installato prima di ogni uscita da una strada extraurbana principale (si trova invece prima dell'uscita da una località).



SEGNALE DI CONFERMA AUTOSTRADALE



Posto su un'autostrada, riporta le località con le relative distanze chilometriche in ordine di raggiungimento lungo l'itinerario. Se il colore di fondo è blu, indica che si percorre una strada extraurbana. È sbagliato dire che le località sono raggiungibili (tutte) dal prossimo casello d'uscita, o che preavvisa diramazioni autostradali con le relative distanze chilometriche (il segnale non è di diramazione fig. 173, ma di conferma autostradale); così come, in autostrada, non indica i chilometri percorsi dalla località indicata, ma i chilometri ancora da percorrere.

SEGNALE DI IDENTIFICAZIONE ITINERARIO INTERNAZIONALE



Posto su strade di importanza (rilevanza) internazionale, identifica un itinerario internazionale europeo (in questo caso l'itinerario internazionale n. 55); infatti riporta il numero della classificazione internazionale della strada. Può integrare un segnale di preavviso di bivio stradale (fig. 168). È sbagliato dire che il segnale identifica le strade extraurbane in generale, che indica l'uscita autostradale n. 55 o che viene posto al confine tra Stati.

SEGNALE DI IDENTIFICAZIONE AUTOSTRADA



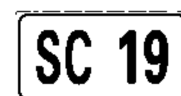
Identifica un'autostrada (in questo caso, l'autostrada n. 25) e, con freccia, può indicare la direzione per il casello di entrata. Può integrare (completare) od essere incluso in un segnale di conferma autostradale (fig. 184), di preavviso di diramazione autostradale (fig. 173) o di preselezione per bivio autostradale (fig. 172). È sbagliato dire che il segnale indica la distanza dal prossimo casello (progressiva chilometrica), il numero della prossima uscita autostradale o un itinerario internazionale.

SEGNALE DI IDENTIFICAZIONE STRADA STATALE



Il segnale identifica il tipo di strada percorsa. In questo caso, indica che la strada su cui viaggiamo è una strada statale e, precisamente, la strada statale n. 2. Può integrare un segnale di direzione (fig. 198). È sbagliato dire che il segnale indica il numero di una strada di scorrimento o la fine di una strada statale.

SEGNALE DI IDENTIFICAZIONE STRADA COMUNALE



Identifica il tipo di strada percorsa (in questo caso, la strada comunale n. 19) e può quindi trovarsi in un tratto di strada che collega il comune ad una frazione. Può essere utilizzato ad integrazione di segnali di direzione (fig. 198). È sbagliato dire che il segnale si può trovare all'inizio di una strada di campagna, a diciannove chilometri dalla stazione dei carabinieri o per segnalare una strada a due carreggiate separate.

AREA PEDONALE



Indica l'inizio di una zona destinata al transito dei pedoni. Nel pannello integrativo (aggiuntivo) contiene particolari limitazioni (orarie) o eccezioni (categorie autorizzate alla circolazione). In questo caso è consentito il transito ai veicoli di persone invalide, a Polizia, ambulanza e Vigili del Fuoco (solo se in servizio urgente di emergenza) e ai veicoli per il carico e lo scarico merci. Lo stesso segnale barrato da una striscia trasversale rossa indica la fine dell'area pedonale (dove però possono continuare ancora a transitare i pedoni, insieme a tutti gli altri utenti della strada). È sbagliato dire che il segnale indica una pista obbligatoria per i pedoni o itinerari per escursioni turistiche (fig. 268).

ZONA A TRAFFICO LIMITATO

Indica l'inizio di un'area in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli possono essere limitate nel tempo e/o a particolari categorie di veicoli. Nel pannello integrativo (aggiuntivo) sono indicate le limitazioni (orarie) od eccezioni (categorie autorizzate alla circolazione). In questo caso è consentito il transito solo ai veicoli di persone invalide, a Polizia, ambulanza e Vigili del Fuoco (se in servizio urgente di emergenza) e ai veicoli per il carico e lo scarico merci (solo in determinate ore).



TRANSITABILITÀ (PASSO APERTO CON OBBLIGO DI CATENE O PNEUMATICI DA NEVE)

Presegnala lo stato temporaneo della transitabilità invernale su strade di montagna ed è impiegato quando è necessario imporre limitazioni di transito sulla strada. Presegnala pertanto limitazioni di percorribilità sull'itinerario indicato, cioè che la strada si può percorrere solo con catene montate o con pneumatici da neve. È posto all'inizio ed alle intersezioni (incroci) lungo il percorso in salita ed indica che è possibile raggiungere il passo dello Stelvio.



TRANSITABILITÀ (TRATTO TERMINALE DELLA STRADA O PASSO CHIUSO)

Presegnala lo stato temporaneo della transitabilità invernale su strade di montagna ed è usato per indicare limitazioni di transito (non si può procedere oltre la località indicata nell'ultimo spazio). Raccomanda (quindi non obbliga) l'uso delle catene o di pneumatici da neve fino a Trafoi. Senza indicazioni nei due spazi inferiori, indica che la strada non è transitabile (fig. 191). È sbagliato dire che è vietato proseguire oltre il segnale (infatti dal punto in cui si trova installato il segnale e fino a Trafoi si può procedere).



INIZIO STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE

Presegnala l'ingresso in una strada extraurbana principale (cioè in una strada a carreggiate separate) mentre se barrato da una striscia trasversale rossa ne indica la fine. Se di colore verde indica l'inizio di un'autostrada. Può trovarsi in formato ridotto (piccolo) sui segnali di preavviso (fig. 169) o di preselezione (fig. 172). È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di un cavalcavia per effettuare l'inversione di marcia (fig. 239), l'inizio di un lungo rettilineo, che la circolazione avviene per file parallele o come devono essere utilizzate le corsie su strada a carreggiate separate fig. 242 (cioè quale corsia devono occupare le autovetture e quale gli autocarri).



INVERSIONE DI MARCIA

Indica la presenza di una struttura (cavalcavia o sottopassaggio) che consente di invertire il senso di marcia e tornare indietro su strada a carreggiate separate. Se posto sulle autostrade deve essere a fondo verde. È sbagliato dire che il segnale indica l'inizio di una strada extraurbana principale (fig. 194), un itinerario preferenziale (una strada alternativa o diversa per raggiungere una determinata località), che si riferisce solo ai veicoli a motore (si riferisce a tutti i veicoli, compresi quelli senza motore), o che consente l'inversione del senso di marcia dove lo spartitraffico è interrotto (per tornare indietro bisogna invece utilizzare il cavalcavia o il sottopassaggio).



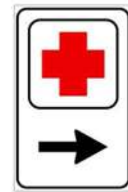
LIMITI DI VELOCITÀ GENERALI

È posto in prossimità delle frontiere nazionali ed indica i limiti di velocità generali massimi in Italia: 50 km/h su strade urbane; 90 km/h su strade extraurbane secondarie; 110 km/h su strade extraurbane principali (ad esempio: superstrade, scorrimenti veloci); 130 km/h su autostrade. È sbagliato dire che il segnale indica i limiti di velocità per tutti gli autocarri, oppure che si trova all'inizio delle aree metropolitane o delle grandi città.



PRONTO SOCCORSO

È un segnale di localizzazione situato in corrispondenza di un posto di primo soccorso sanitario: indica l'ingresso o la direzione per entrare nel pronto soccorso. È sbagliato dire che il segnale indica una rimessa (garage) per autoambulanze o un posto di pronto intervento (con il termine generico "pronto intervento" non si intende il pronto intervento medico, ma i Carabinieri, la Polizia, ecc.).



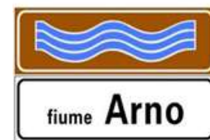
OSPEDALE

È un segnale di localizzazione posto in corrispondenza della sede di un ospedale: indica l'ingresso o la direzione da seguire per entrarvi.



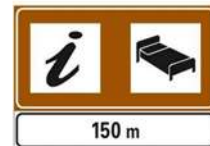
SEGNALE DI LOCALIZZAZIONE TERRITORIALE (NOME FIUME)

Indica il nome del fiume in vicinanza del ponte che lo attraversa. In questo caso segnala che siamo in prossimità del fiume Arno. È sbagliato dire che il segnale indica un corso d'acqua soggetto a straripamento (quindi un luogo soggetto a inondazione, fig. 135) o che il fiume non è protetto da argini.



PREAVVISO DI INFORMAZIONI TURISTICO-ALBERGHIERE

È un segnale turistico che presegnala la presenza di un ufficio di informazioni turistico-alberghiere, dove si possono chiedere notizie sulla possibilità di alloggio in albergo o motel. È sbagliato dire che il segnale viene posto a 150 metri da un albergo, che invita ad evitare rumori molesti in prossimità di una zona alberghiera o che prescrive di usare prudenza nella vicinanza di un motel.



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

Indica un attraversamento pedonale non regolato da semaforo e non in corrispondenza di incrocio. Il segnale viene posto direttamente sulle strisce pedonali (figg. 517, 518) e sulle strade extraurbane viene preceduto, 150 metri prima, dal segnale triangolare di preavviso (fig. 15); non può essere posto in autostrada. Comporta di moderare la velocità e, all'occorrenza, di fermarsi. È sbagliato dire che il segnale indica un viale pedonale (fig. 108).



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Indica l'attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile. Il segnale viene posto direttamente sulle strisce di attraversamento ciclabile (figg. 520, 521) e sulle strade extraurbane viene preceduto, 150 metri prima, dal segnale triangolare di preavviso (fig. 16). Comporta di moderare la velocità perché possiamo trovare ciclisti che attraversano la carreggiata. È sbagliato dire che il segnale indica l'inizio di una pista ciclabile (fig. 110), una pista ciclabile vicino al marciapiede (fig. 112), che stiamo percorrendo un itinerario riservato ai soli velocipedi o che obbliga i ciclisti a circolare sulla pista segnalata.



SCUOLABUS

Posto sul bordo del marciapiede indica la fermata di uno scuolabus; posto all'esterno di un autobus segnala che esso è adibito al trasporto di scolari. È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di una scuola, di parchi giochi per bambini o giardini pubblici (fig. 25).



FERMATA AUTOBUS



Indica i punti di fermata degli autobus di pubblico trasporto extraurbani, quindi il luogo dove attendere tali autobus; può essere posto in corrispondenza di apposita piazzola di fermata. Lungo le strade urbane indica fermate di autobus di linee extraurbane (cioè la fermata di un autobus che effettua un servizio di linea fuori città). Può essere dotato di un pannello quadrato per informazioni integrative (ad esempio: l'indicazione degli orari degli autobus extraurbani). Non può essere posto in autostrada. È sbagliato dire che il segnale indica un'area di sosta per autobus extraurbani (infatti indica la fermata degli autobus) oppure una corsia o una stazione di servizio riservata ad autobus extraurbani.

PARCHEGGIO DI SCAMBIO CON LINEE AUTOBUS



Indica parcheggio di scambio con linee di autobus e quindi la possibilità di parcheggiare l'autovettura e di prendere l'autobus. È posto vicino ad una fermata o al capolinea di un servizio di pubblico trasporto (autobus). Sul segnale sono inoltre indicati i numeri distintivi delle linee degli autobus pubblici che hanno fermate nelle vicinanze (nell'esempio, gli autobus n. 8 e n. 45). È sbagliato dire che il segnale si trova solo su strade extraurbane, che indica un'area di parcheggio per autobus (il parcheggio invece è per le autovetture), una rimessa (garage) per autobus o la fermata della metropolitana.

S.O.S.



Localizza un apparecchio o un dispositivo di chiamata stradale per soccorso e assistenza che funziona 24 ore su 24. È sbagliato dire che il segnale indica una postazione mobile di soccorso per infortunati.

STRADA SENZA USCITA



È posto all'inizio di una strada senza uscita per i veicoli (compresi i motocicli); è comunque consentito il transito di tutti i veicoli, ricordando però che la strada è senza sbocco per i veicoli stessi, quindi per uscire bisogna fare retromarcia o inversione di marcia.

PREAVVISO DI STRADA SENZA USCITA



È un segnale di indicazione che segnala l'intersezione (l'incrocio) di una strada con un'altra senza uscita. Consente però la svolta a destra e la sosta. È sbagliato dire che il segnale vieta il transito, la svolta, la sosta e l'inversione di marcia nella strada laterale di destra, oppure che il segnale indica una strada parallela chiusa alla circolazione dei veicoli (la strada non è chiuse al transito e poi non è parallela, ma trasversale al nostro senso di marcia).

VELOCITÀ CONSIGLIATA



Indica la velocità che si consiglia di non superare in condizioni ottimali di traffico. Su strade extraurbane può essere ad esempio installato in corrispondenza di curve pericolose e può essere integrato con pannello indicante la lunghezza del tratto interessato (fig. 122). Se barrato in rosso indica la fine della sua validità, mentre deve essere a fondo verde se installato su un'autostrada. Non può essere abbinato con il pannello integrativo di "Corsia" (fig. 142) per avere un'applicazione limitata ad una o più corsie della carreggiata. È sbagliato dire che il segnale indica un limite minimo di velocità (fig. 105) o che vieta la circolazione ai veicoli che sviluppano una velocità massima inferiore a 60 km/h.

STRADA RISERVATA AI VEICOLI A MOTORE



Indica l'inizio di una strada (e non di una corsia) riservata a tutti i veicoli a motore (autovetture, motocicli, quadricicli, autotreni, ecc.), mentre vieta il transito ai veicoli senza motore (biciclette, carretti, ecc.), quindi sostituisce i segnali di divieto riferiti ai veicoli senza motore. Se barrato in rosso indica la fine della sua validità. È sbagliato dire che vieta la marcia per file parallele o che è un segnale di prescrizione (è invece un segnale di indicazione; quelli di prescrizione sono: precedenza, divieto ed obbligo).

GALLERIA AUTOSTRADALE



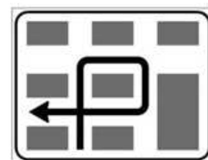
Indica l'inizio di una galleria autostradale e quindi ricorda di non sostare e di non fermarsi (salvo diversa segnalazione), di non invertire il senso di marcia, di spegnere il motore in caso di arresto prolungato in galleria per motivi di traffico. È di colore blu se posto su strade extraurbane. È sbagliato dire che il segnale prescrive anche il divieto di sorpasso tra veicoli, il divieto di marcia per file parallele o che consente la fermata vietando invece solo la sosta.

PONTE



Può indicare l'inizio di un cavalcavia, di un ponte o di un viadotto. Può essere integrato da pannello che ne indica la lunghezza (fig. 122). È sbagliato dire che il segnale prescrive il divieto di sorpasso, che indica l'inizio di una galleria (fig. 230) o che si sta per transitare sotto un ponte.

SVOLTA A SINISTRA INDIRETTA



Indica che al prossimo incrocio non è possibile svoltare a sinistra, pertanto suggerisce, ai conducenti che intendono svoltare a sinistra, l'itinerario possibile per poter accedere alla strada di sinistra. Precede un segnale che vieta la svolta a sinistra (fig. 93 o fig. 99), ma consente di proseguire diritto. È sbagliato dire che il segnale non si applica ai ciclomotori e motocicli (si riferisce invece a tutti i veicoli che intendono svoltare a sinistra).

PIAZZOLA SU VIABILITÀ ORDINARIA



Indica, nella vicinanza, la presenza di una piazzola a lato della carreggiata ove è consentita la fermata. Il segnale può essere abbinato ad un pannello integrativo che ne indica la distanza in metri (fig. 121); con fondo verde e simbolo "SOS" è posto sulle autostrade e indica una piazzola con dispositivo di chiamata stradale di soccorso (fig. 241). È sbagliato dire che è posto solo sulle autostrade, che indica un allargamento della carreggiata (la piazzola non fa parte della carreggiata), una piazzola per la fermata di autobus in servizio pubblico, oppure che, con simbolo croce rossa o assistenza meccanica, indica la presenza, rispettivamente, di un posto di primo intervento o di un'officina per autoriparazioni.

USO CORSIE



È un segnale di indicazione installato su strade extraurbane a senso unico con due corsie ed indica come utilizzare le singole corsie di una carreggiata: consente la circolazione dei motocicli e delle autovetture su ambedue le corsie, indica che la corsia di sinistra è vietata agli autocarri che superano la massa a pieno carico di 3,5 t.. È sbagliato dire che il segnale non consente il transito ai veicoli di massa totale superiore a 3,5 t. o la manovra di sorpasso a tutti i veicoli (invece, limitatamente alla corsia di sinistra, non consente solamente il transito agli autocarri che superano 3,5 t.).

USO CORSIE

Indica le velocità minime obbligatorie su determinate corsie, obbligando i veicoli che non raggiungono le velocità indicate a spostarsi sulle corsie più a destra. Ad esempio, consente ad un veicolo che marcia a 80 km/h di percorrere la corsia centrale o quella a destra, ma non quella a sinistra; è posto su autostrade; se di colore blu può essere posto su una strada extraurbana principale. È sbagliato dire che il segnale indica la velocità massima su ciascuna corsia (indica invece la velocità minima), che obbliga i veicoli a marciare in ciascuna corsia alle velocità indicate (non obbliga a circolare costantemente alla velocità indicata, ma la si può anche superare), oppure che è consentito circolare a 100 km/h soltanto sulla corsia di sinistra.



USO CORSIE

Indica come devono essere utilizzate le corsie costituenti la carreggiata precisandone il senso di percorrenza (tre corsie a senso unico). La corsia di destra è riservata esclusivamente agli autobus dei servizi pubblici urbani mentre le corsie di sinistra sono destinate al traffico normale; non può essere posto in autostrada (in quanto in autostrada non esiste un'apposita corsia per gli autobus). È sbagliato dire che consente ai taxi di percorrere la corsia di destra, che prescrive sempre la marcia per file parallele (per poter viaggiare a file parallele la strada deve essere ad alta intensità di traffico) o che la striscia gialla delimita una pista ciclabile.



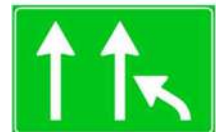
VARIAZIONE CORSIE DISPONIBILI (IN AUMENTO)

Indica variazione del numero delle corsie disponibili nel senso di marcia; indica un aumento da una a due corsie. È posto su strade extraurbane. Se integrativo con il pannello di "distanza" (fig. 121), diventa un segnale di preavviso. È sbagliato dire che il segnale preavvisa l'obbligo di svoltare a destra o di spostarsi in ogni caso sulla destra, che presegnala una corsia di decelerazione posta sulla destra, che consente il sorpasso solo sulla destra o che indica l'approssimarsi di un cavalcavia per invertire il senso di marcia.



VARIAZIONE CORSIE DISPONIBILI (IN DIMINUZIONE)

È installato su una carreggiata a tre corsie e indica variazione delle corsie disponibili nel senso di marcia; indica una riduzione da tre a due corsie. Consiglia di rallentare per restringimento della carreggiata. Se integrato con il pannello di "distanza" (fig. 121), diventa un segnale di preavviso. È sbagliato dire che il segnale indica un restringimento della carreggiata per lavori in corso (fig. 285), una confluenza (incrocio autostradale) sul lato destro con corsia di accelerazione (fig. 50), l'obbligo di svoltare a sinistra (fig. 94), oppure che prescrive a chi circola sulla corsia centrale di dare precedenza ai veicoli della corsia di destra.



PREAVVISO DI DEVIAZIONE CONSIGLIATA

Preavvisa una deviazione consigliata a destra ai veicoli merci di massa superiore a 3,5 t. (autocarri, autotreni, autoarticolati) per evitare che attraversino il centro abitato (quindi solitamente viene posto all'ingresso dei centri abitati in corrispondenza di una circonvallazione); non impone obblighi particolari alle autovetture. È sbagliato dire che il segnale indica la direzione per il centro cittadino o che obbliga tutti gli autocarri a svoltare seguendo la direzione della freccia (la deviazione è consigliata e vale per gli autocarri e per i veicoli merci che superano 3,5 t.).



ASSISTENZA MECCANICA

Indica un'officina per assistenza meccanica, cioè la possibilità di far riparare il proprio veicolo, lungo una strada extraurbana. Pertanto a breve distanza è possibile trovare un'officina di riparazione veicoli. È sbagliato dire che il segnale indica uno stabilimento meccanico nelle vicinanze (cioè una fabbrica dove costruiscono pezzi meccanici), un'area di sosta da utilizzare per riparare il proprio veicolo (esiste invece un locale adibito ad officina) o un self-service di riparazione veicolo (cioè un luogo in cui il conducente può ripararsi da solo il veicolo).



TELEFONO

Indica che siamo in prossimità di un apparecchio telefonico pubblico a disposizione degli automobilisti, collocato a breve distanza su strade extraurbane, quindi la possibilità di telefonare da un telefono pubblico. È sbagliato dire che il segnale indica un posto di assistenza telefonica (ad esempio: il servizio per la segnalazione dei guasti alla linea telefonica) o la vicinanza di una centrale telefonica (la centrale non è un apparecchio da cui poter telefonare).



RIFORNIMENTO

Indica che nelle vicinanze vi è un posto di distribuzione carburante (un posto o una stazione di rifornimento, una pompa di benzina o un distributore di carburante); indica la possibilità di rifornimento carburante a breve distanza. È sbagliato dire che nelle vicinanze vi è un posto di rifornimento per autoveicoli in servizio pubblico; si tratta infatti di un distributore di carburante per tutti i veicoli.



DISTRIBUTORE CARBURANTE

Indica che nelle vicinanze c'è una stazione di rifornimento, cioè un impianto di distribuzione di carburante su strada extraurbana a breve distanza. Se a fondo verde, indica un impianto di distribuzione carburante in autostrada. È sbagliato dire che il segnale indica una stazione di rifornimento carburante esclusivamente "self service" (cioè un impianto in cui ci si serve da soli) o che è obbligatorio proseguire diritto per rifornirsi di carburante.



CAMPEGGIO

Indica la vicinanza di una struttura (zona, area, terreno) attrezzata ed autorizzata per campeggio con tende o per la sosta di caravan (roulotte) ed autocaravan (camper). È sbagliato dire che il segnale indica una strada riservata ai caravan e ai veicoli da campeggio o una zona turistica e panoramica.



AUTO AL SEGUITO

Si trova nelle vicinanze di una stazione ferroviaria ed indica l'accesso per le auto da caricare su treno con vagone letto o cuccette (per usufruire del servizio di trasporto "auto al seguito del viaggiatore"). Non è posto in autostrada. È sbagliato dire che si può restare in auto durante il suo trasporto in treno, che indica un parcheggio di vagoni ferroviari con auto o un parcheggio riservato alle autovetture.



POSTEGGIO PER TAXI

Indica l'ubicazione (la collocazione) di un posteggio di autovetture in servizio pubblico, cioè un'area di sosta ad uso esclusivo dei taxi. L'area di parcheggio è delimitata da strisce gialle e integrata da iscrizioni orizzontali "TAXI". È sbagliato dire che il segnale viene posto sulla vettura per indicare che essa è adibita al servizio di pubblico trasporto, oppure che indica una corsia di marcia riservata ai taxi, un'autorimessa (garage) riservata ai taxi o una stazione di servizio per taxi.



AREA ATTREZZATA CON IMPIANTI DI SCARICO



Indica un'area attrezzata per la sosta ed il parcheggio di autocaravan (camper) che interessa tutti i veicoli dotati di impianti igienico-sanitari (autobus, camper, roulotte). Tale area è attrezzata con impianti di scarico atti a raccogliere le acque delle autocaravan. Il segnale indica pertanto impianti che consentono lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride (sporche). Se di colore verde è installato in un'area di servizio autostradale. È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di servizi igienici per campeggiatori (lavabo, WC, ecc.).

POLIZIA STRADALE



Indica i dati (cioè la sede, la località ed i numeri di telefono) del comando più vicino di Polizia Stradale. Fornisce pertanto notizie utili per raggiungere o comunicare con il comando di Polizia Stradale. È sbagliato dire che il segnale si trova all'ingresso della sede di ogni comando di Polizia Stradale (cioè in corrispondenza del portone d'ingresso del comando; si trova, invece, all'inizio del centro abitato) o che indica la sede ed il numero di telefono del più vicino comando e della legione dei Carabinieri.

Lezione 7. Segnali Temporanei e di Cantiere

*I **segnali temporanei**, collocati provvisoriamente in coincidenza di lavori stradali, sono riconoscibili per il caratteristico **fondo giallo**.*

Possono essere inclusi in questa categoria anche i segnali di cantiere mobile e di passaggio obbligatorio di veicoli operativi, che abbiamo inserito nel capitolo dedicato ai pannelli.

LAVORI

Indica di moderare la velocità e, se occorre fermarsi, per non investire gli operai al lavoro sulla strada o eventuali depositi di materiali (sabbia, pietrisco) e macchinari. Il segnale può essere integrato con il pannello di "Estesa" (fig. 122). È sbagliato dire che obbliga a dare la precedenza ai veicoli che escono dal cantiere o agli addetti ai lavori.



PREAVVISO DI SEMAFORO TEMPORANEO

Preavvisa, sia su strade urbane che extraurbane, la successiva presenza di un semaforo temporaneo (ad esempio prima di un restringimento provvisorio della carreggiata per lavori in corso); bisogna rallentare per potersi fermare nel caso in cui il semaforo abbia la luce rossa accesa; al centro deve avere una luce gialla lampeggiante.



DIREZIONE CONSIGLIATA AGLI AUTOCARRI

Posto in prossimità di un cantiere stradale, indica la direzione consigliata (e non obbligatoria) per gli autocarri di massa totale superiore a 3,5 t.; è installato nel punto esatto della deviazione consigliata e può essere preceduto da un segnale di preavviso. È sbagliato dire che il segnale indica una strada o una zona di parcheggio riservata agli autocarri in transito.



DIREZIONE OBBLIGATORIA PER AUTOTRENI ED AUTOARTICOLATI

È posto in prossimità di un cantiere stradale ed ha carattere temporaneo, per lavori in corso; segnala direzione obbligatoria solo per particolari categorie di veicoli (autotreni ed autoarticolati). È sbagliato dire che il segnale indica una direzione consigliata (facoltativa) o che vale per tutti i veicoli.



PREAVVISO DI DEVIAZIONE

È un preavviso di deviazione temporanea di itinerario. Procedendo verso Novara non si può proseguire diritto perché la strada è interrotta per lavori in corso. Il segnale essendo integrato con il pannello di "estesa" (fig. 122) indica la lunghezza della deviazione (2 Km) e non la distanza dal punto di deviazione per lavori in corso. È sbagliato dire che è impossibile raggiungere Novara, che la strada alternativa per Novara è a senso unico, che il segnale evidenzia un ostacolo fisso sulla carreggiata (si tratta invece di lavori in corso provvisori) e che su strade extraurbane deve essere a fondo blu (i segnali temporanei, ovunque si trovino, sono sempre a fondo giallo).



PREAVVISO DI DEVIAZIONE



È installato in prossimità di un'intersezione (incrocio) che precede un cantiere stradale e indica una limitazione temporanea di transito lungo un tronco di strada. Vieta a tutti i veicoli (compresi gli autobus) di massa superiore a 7 t. diretti a Lucca di proseguire diritto e indica loro il percorso sostitutivo (alternativo). Tutti gli autoveicoli di massa a pieno carico inferiore o uguale a 7 t. possono proseguire su ambedue gli itinerari. È sbagliato dire che è vietato il sorpasso ai mezzi superiori a 7 t. o che è impossibile, per i veicoli che superano 7 t., raggiungere Lucca (cambiando itinerario ci possono arrivare lo stesso).

SEGNALE DI CORSIA CHIUSA (CHIUSURA CORSIA DI DESTRA)



In prossimità di un cantiere stradale temporaneo indica un restringimento della carreggiata per lavori in corso, con riduzione da 2 ad 1 corsia di marcia. Può essere integrato con pannello indicante la distanza dal punto di chiusura della corsia (fig. 121) e non è obbligatorio dare la precedenza ai veicoli che sopraggiungono dalla corsia di destra in chiusura. È sbagliato dire che il segnale indica un cambio di carreggiata (fig. 287) o una confluenza da destra (fig. 50; la confluenza presuppone la presenza di un incrocio autostradale).

USO CORSIE DISPONIBILI



Posto in prossimità di lavori stradali, indica alle varie categorie di veicoli come utilizzare le corsie lungo la deviazione (gli autocarri possono impegnare solo la corsia di destra, mentre gli altri veicoli possono impegnare tutte e due le corsie). È sbagliato dire che gli autocarri possono circolare per file parallele o che è permesso il sorpasso a destra solo per gli autocarri.

Lezione 8. Segnali Complementari

*I **segnali complementari** comprendono barriere e coni, utilizzati per lo più in caso di lavori stradali, e i cosiddetti **delineatori** che evidenziano imargini della carreggiata, la presenza di curve, ostacoli, ecc.*

BARRIERE NORMALI

Segnalano i limiti (bordi o confini) dei cantieri di lavoro in corso, delimitando frontalmente l'area di un cantiere stradale. Possono anche sostituire nei passaggi a livello le barriere mobili quando queste sono in avaria (guaste). Invitano i conducenti ad essere particolarmente prudenti, arrestandosi ove ricorra il caso. È sbagliato dire che vietano la sosta lungo i margini della strada dove sono poste.



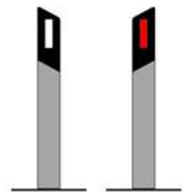
CONO

Viene posto in presenza di lavori di breve durata, quando si verifica un incidente, per delimitare incanalamenti, deviazioni o separazione provvisoria dei sensi di marcia (ad esempio: quando vengono rifatte le strisce a terra). È sbagliato dire che si trova solo su strade extraurbane, in curva o che indica ostacoli permanenti sulla carreggiata.



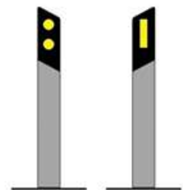
DELINEATORI NORMALI DI MARGINE PER STRADE A DOPPIO SENSO

Sono segnali complementari utilizzati come indicatori normali di margine nelle strade a doppio senso. Posti al limite esterno della banchina o ai margini della carreggiata, servono a visualizzare a distanza l'andamento del tracciato stradale. In presenza di muri, ringhiere o altri impedimenti, possono essere sostituiti da elementi rifrangenti aventi le stesse caratteristiche, fissati ai manufatti. È sbagliato dire che si trovano al centro della carreggiata o che vengono usati per delimitare le corsie (servono invece a evidenziare i margini o bordi della carreggiata).



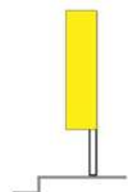
DELINEATORI NORMALI DI MARGINE PER STRADE A SENSO UNICO

Sono segnali complementari utilizzati come indicatori normali di margine nelle strade a senso unico. Posti al limite esterno della banchina o ai margini della carreggiata, servono a visualizzare a distanza l'andamento del tracciato stradale. In presenza di muri, ringhiere o altri impedimenti, possono essere sostituiti da elementi rifrangenti aventi le stesse caratteristiche, fissati ai manufatti. È sbagliato dire che si trovano al centro della carreggiata o che vengono usati per delimitare le corsie (servono invece a evidenziare i margini o bordi della carreggiata).



DELINEATORI PER GALLERIE A SENSO UNICO

Sono segnali complementari posti all'ingresso delle gallerie a senso unico ed utilizzati come indicatori di margine, obbligatori nelle gallerie non rettilinee (con curve). Si possono trovare anche in presenza di strettoie o deviazioni permanenti della carreggiata. È sbagliato dire che si trovano al centro della carreggiata, negli incroci a forma di "T", nelle strade di montagna con tornanti (curve pericolose) o che vengono usati nelle gallerie per delimitare le corsie (servono invece nelle gallerie a evidenziare i margini o bordi della carreggiata).



DELINEATORE PER STRADE DI MONTAGNA



È un segnale complementare posto ai margini della carreggiata su strade di montagna soggette ad innevamento; è impiegato per rendere individuabile il tracciato stradale in condizioni di alto innevamento. È sbagliato dire che si trova al centro della carreggiata, negli incroci a forma di "T" o che viene usato per delimitare le corsie (serve invece nelle strade di montagna a evidenziare i margini o bordi della carreggiata).

DELINEATORE DI CURVA STRETTA O DI TORNANTE



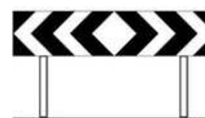
È usato, su strade extraurbane, per segnalare l'andamento di curve strette e con mancanza di visibilità; ha punte di frecce orientate nella direzione di marcia che il veicolo deve seguire; può essere preceduto dal segnale "Curva a Sinistra" (fig. 5). Invita il conducente a porre particolare attenzione nell'affrontare la curva. Se bianco e rosso, indica una deviazione temporanea con curva a sinistra dovuta a cantieri stradali. È sbagliato dire che indica la presenza di ostacoli sporgenti sulla carreggiata (gli ostacoli vengono evidenziati con strisce oblique alternate bianche e nere e non a punta di freccia) o che può essere a fondo giallo in presenza di cantieri stradali (se la deviazione è temporanea i colori sono bianco e rosso).

DELINEATORI MODULARI DI CURVA



È un segnale complementare, impiegato in serie di più elementi (cioè più di uno), per evidenziare il lato esterno (e non quello interno o i due lati) delle curve stradali, migliorando la visibilità dell'andamento della strada a distanza. Se bianco e rosso è usato per segnalare deviazioni temporanee. È sbagliato dire che si trova negli incroci a forma di "T" o che può essere a fondo giallo per segnalare cantieri stradali.

DELINEATORE PER INTERSEZIONE (INCROCIO) A "T"



Segnala un incrocio a forma di "T" ed è posto trasversalmente alla strada che si sta percorrendo. Ha punte di freccia orientate verso le direzioni possibili: indica quindi la necessità di svoltare a destra o a sinistra. Se di colore bianco e rosso si usa per segnalare deviazioni temporanee. È sbagliato dire che si trova 150 metri prima dell'incrocio (viene invece posto direttamente nella deviazione), che indica la presenza di ostacoli (gli ostacoli vengono evidenziati con strisce oblique alternate bianche e nere e non a punta di freccia) o che può essere a fondo giallo in presenza di cantieri stradali (se la deviazione è temporanea i colori sono bianco e rosso).

DELINEATORE SPECIALE DI OSTACOLO



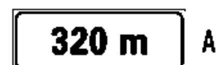
È un pannello rifrangente, usato insieme al segnale di passaggio obbligatorio (fig. 101 e fig. 102) o consentito (fig. 103), che indica la presenza di un ostacolo situato al centro della strada (salvagente, isola di traffico, spartitraffico). Malgrado il colore giallo, non è un segnale temporaneo, ma un segnale complementare. È sbagliato dire che si trova solo su strade extraurbane, al centro dell'incrocio privo di semaforo o sul ciglio (bordo) della strada.

Lezione 9. Pannelli Integrativi dei Segnali

*I **pannelli integrativi** non si trovano mai isolatamente, ma sempre in unione con altri segnali di cui **precisano** il significato o lo **delimitano** nel tempo o nello spazio.*

DISTANZA

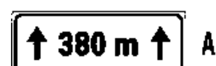
Ciascuno dei pannelli integra (completa) il segnale sovrastante, indicando la distanza, espressa in metri o in chilometri, tra il segnale sotto cui è posto ed il punto di inizio del pericolo, della prescrizione o dell'indicazione. Posto sotto il segnale di "Strettoia" (fig. 19) indica la distanza dall'inizio della strettoia. È sbagliato dire che è un pannello distanziometrico, fig. 13, (in quanto è un pannello integrativo) o che indica la lunghezza del tratto di strada pericoloso (come ad esempio: delle curve in successione).





ESTESA

Ciascuno dei pannelli indica la lunghezza, espressa in metri o in chilometri, del tratto stradale pericoloso o nel quale si applica la prescrizione; integra quindi l'indicazione di pericolo o la prescrizione del segnale soprastante, indicandone l'inizio e precisandone l'estensione (cioè la lunghezza). Se posto sotto il segnale di "Strettoia" (fig. 19) indica la lunghezza del tratto di strada con strettoia; sotto il segnale di "Doppia Curva" (fig. 6), indica la lunghezza di un tratto di strada con curve pericolose in successione. È sbagliato dire che il pannello indica la distanza dall'inizio del pericolo, dell'indicazione o della prescrizione.





FASCE ORARIE DI TUTTI I GIORNI

Indica, sia nei giorni festivi che feriali (lavorativi), le ore di validità durante le quali vige la prescrizione imposta dal segnale sotto cui il pannello è applicato. Può essere posto, ad esempio, sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84) o sotto quello "Divieto di Transito" (fig. 54) per indicare la fascia oraria nella quale vale la prescrizione. Sotto il segnale "Percorso Pedonale" (fig. 108) indica le ore in cui il percorso è riservato ai pedoni ed è vietato il transito ai veicoli; sotto il segnale "Parcheggio" (fig. 86) indica zona attrezzata per la sosta nelle ore indicate.





FASCE ORARIE DEI GIORNI FESTIVI

Precisa che la prescrizione è limitata ai soli giorni festivi e alla fascia oraria indicata, cioè indica le ore di validità della prescrizione imposta dal segnale e limitata ai giorni festivi. Posto sotto il segnale "Percorso Pedonale" (fig. 108) ne limita l'orario di validità ai giorni festivi; posto sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84) o sotto quello "Divieto di Transito" (fig. 54) indica che la sosta o l'accesso sono vietate solo nei giorni festivi e nelle ore indicate; con il segnale "Pista Ciclabile" (fig. 110) indica che la prescrizione vale dalle 8 alle 20 dei giorni festivi. È sbagliato dire che il pannello vale soltanto di domenica o che indica l'orario di funzionamento dei semafori.



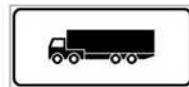
FASCE ORARIE DEI GIORNI LAVORATIVI

Indica la fascia oraria di validità del segnale, limitata ai giorni lavorativi, cioè che la prescrizione è limitata nei giorni lavorativi alla fascia oraria indicata. Posto sotto il segnale "Divieto di Transito" (fig. 54) indica che la prescrizione vale nei giorni lavorativi; posto sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84) indica che la prescrizione non vale nei giorni festivi (in quanto vale nei giorni lavorativi); posto sotto il segnale "Parcheggio" (fig. 86) ne indica l'orario e la limitazione ai giorni feriali (giorni lavorativi). È sbagliato dire che il pannello indica l'orario lavorativo di un cantiere di lavoro o gli orari di ingresso ed uscita dei mezzi da uno stabilimento.



LIMITAZIONE

Indica che la validità del segnale è limitata solo al veicolo raffigurato; può integrare un segnale di obbligo o di divieto (ma non integra segnali di pericolo o quello di località, fig. 207). Posto sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84), "Senso Vietato" (fig. 55) o sotto quello "Divieto di Transito" (fig. 54) indica che la sosta o l'accesso sono vietati solo agli autoarticolati e che invece gli altri veicoli possono sostare o transitare; mentre se posto sotto il segnale di "Parcheggio" (fig. 86) indica che il diritto di parcheggiare è riferito solo agli autoarticolati e gli altri veicoli non possono parcheggiare.



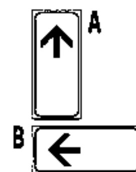
ECCEZIONE

Indica una eccezione, cioè che la validità del segnale non è riferita al veicolo raffigurato; può integrare un segnale di obbligo o di divieto. Posto sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84), "Senso Vietato" (fig. 55) o sotto quello "Divieto di Transito" (fig. 54) indica che il divieto di sosta o di accesso è riferito a tutti i veicoli, tranne agli autobus, che invece possono liberamente sostare o transitare; mentre se posto sotto il segnale di "Parcheggio" (fig. 86) indica che il diritto di parcheggiare è riferito a tutti i veicoli, tranne agli autobus, che invece non possono parcheggiare. È sbagliato dire che il pannello indica una limitazione per gli autobus, ma indica invece una eccezione (una esclusione) alla validità del segnale per la categoria di veicoli rappresentati.



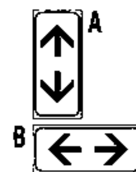
INIZIO

Indica il punto di inizio del pericolo, della prescrizione o dell'indicazione. Ad esempio, può integrare i segnali "Caduta massi" (fig. 32), "Materiale Instabile sulla Strada" (fig. 31), "Divieto di Sosta" (fig. 84), "Parcheggio" (fig. 86), per indicare il punto di inizio di validità del segnale cui è applicato. Sotto il segnale "Percorso Pedonale" (fig. 108) indica l'inizio del viale riservato ai pedoni e quindi che da quel punto non è consentito il transito ai veicoli. È sbagliato dire che il pannello (senza essere corredato da apposito segnale) indica l'inizio di un senso unico di circolazione.



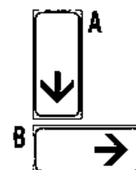
CONTINUAZIONE

Indica che il pericolo, la prescrizione o l'indicazione sussistono (continuano a valere) sia prima che dopo il segnale. Ad esempio, può integrare i segnali "Divieto di Sosta" (fig. 84), "Divieto di Fermata" (fig. 85), "Divieto di Sorpasso" (fig. 56), "Limite Massimo di Velocità" (fig. 58), "Doppio Senso di Circolazione" (fig. 28), "Strada Sdrucciolevole" (fig. 24), per indicare la continuazione del segnale sotto il quale è applicato. È sbagliato dire che il pannello si può trovare sotto il segnale "Fine del Diritto di Precedenza", fig. 46 (infatti, sotto un segnale che indica la fine di una prescrizione, non si può applicare il pannello per indicarne la continuazione).



FINE

Indica il termine (quindi la cessazione) del pericolo, della prescrizione o dell'indicazione. Ad esempio, può integrare i segnali "Strada Deformata" (fig. 1), "Doppia Curva" (fig. 6), "Strada Sdrucciolevole" (fig. 24), "Lavori in Corso" (fig. 275), "Divieto di Sosta" (fig. 84), "Divieto di Fermata" (fig. 85), per segnalare il punto dove finisce la validità del segnale sotto il quale è applicato.



SEGNALE DI CORSIA

Indica la corsia alla quale il segnale sovrastante si riferisce, limitando ad essa la validità del segnale stesso. Posto in alto sulla carreggiata può indicare la corsia da seguire per raggiungere la località indicata o la direzione di un particolare itinerario (vedasi, ad esempio, la fig. 181).



SEGNI ORIZZONTALI IN RIFACIMENTO

Posto sotto il segnale "Altri Pericoli" (fig. 39), indica la temporanea mancanza della segnaletica orizzontale (le strisce e i segni dipinti sulla pavimentazione), oppure lavori di tracciamento in corso sulla carreggiata. È sbagliato dire che il pannello indica la presenza di cantieri edili (si tratta invece di cantieri per manutenzione stradale).



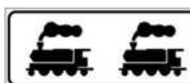
INCIDENTE

Posto sotto il segnale "Altri Pericoli" (fig. 39), indica il rallentamento della circolazione a causa di veicoli incidentati sulla carreggiata. Preavvisa di moderare la velocità e consiglia, ove possibile, la scelta di un percorso alternativo (se lo troviamo sull'autostrada conviene uscire al prossimo casello). È sbagliato dire che il pannello indica un deposito per veicoli incidentati o un tratto di strada di notevole pericolosità, con elevata probabilità di provocare incidenti (segnala invece la presenza di un incidente già avvenuto).



ATTRAVERSAMENTO DI BINARI

Posto sotto il segnale "Altri Pericoli" (fig. 39), indica la presenza di un attraversamento di binari di manovra ferroviari, imponendo di moderare la velocità. Può trovarsi dove il treno passa raramente, quindi nella vicinanza di raccordi portuali, scali merci o stabilimenti industriali. È sbagliato dire che il pannello indica la presenza di un passaggio a livello (fig. 8) o un attraversamento tranviario (fig. 14).



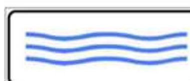
SGOMBRANEVE IN AZIONE

Posto su strade innevate, sotto il segnale "Altri Pericoli" (fig. 39), indica la presenza di macchine sgombraneve al lavoro sulla strada. Comporta di moderare la velocità per la presenza di neve sulla strada e di mantenere una distanza di almeno 20 metri dalle macchine sgombraneve in funzione. È sbagliato dire che il pannello si trova sotto il segnale "Lavori in Corso" (fig. 275), oppure che indica la presenza di una pala meccanica (fig. 137) o di una macchina operatrice per la pulizia della strada (fig. 145).



ZONA SOGGETTA AD ALLAGAMENTO

Indica che in particolari condizioni atmosferiche quali, ad esempio, violenti acquazzoni, il tratto di strada che stiamo percorrendo è soggetto ad allagamenti. Può segnalare una strada presso un canale che, in caso di pioggia intensa, può straripare allagando la carreggiata, o il pericolo di allagamento per mareggiate. Può essere collocato anche sotto il segnale "Cunetta" (fig. 3).



CODA

Indica la possibilità di incontrare traffico in rallentamento o fermo in colonna, con il pericolo di tamponare i veicoli fermi a causa dell'intasamento. Posto presso un casello autostradale, può consigliare la scelta di un percorso alternativo o l'uscita dall'autostrada per evitare probabili rallentamenti. È sbagliato dire che il pannello indica di disporsi su due file parallele o che si trova nei caselli per indicare l'entrata dell'autostrada (si trova invece in autostrada per indicare un consistente rallentamento della circolazione).



MEZZI DI LAVORO IN AZIONE
Indica la presenza di cantieri stradali con escavatori e pale meccaniche in azione che possono intralciare il traffico, quindi la presenza di macchine operatrici al lavoro sulla strada. Invita a moderare la velocità e ad usare particolare prudenza. Può anche indicare il pericolo rappresentato dall'uscita di autocarri in prossimità di cantieri. È sbagliato dire che il segnale indica la presenza di uno sgombraneve (fig. 134) o di una corsia riservata alle macchine operatrici.



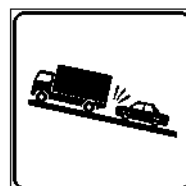
STRADA SDRUCCIOLEVOLE PER GHIACCIO
Indica un tratto di strada sdrucciolevole per la formazione di ghiaccio sulla pavimentazione stradale (e non sul parabrezza) in caso di abbassamento della temperatura o se la strada è già innevata. Sulle strade di montagna indica possibili tratti ghiacciati. Invita a moderare la velocità e ad usare particolare prudenza. È sbagliato dire che il pannello indica un tratto di strada pericoloso per pioggia (fig. 139), graniglia, frana, oppure che è obbligatorio l'uso delle catene (fig. 107).



STRADA SDRUCCIOLEVOLE PER PIOGGIA
Indica un tratto di strada con pavimentazione particolarmente pericolosa in caso di pioggia, perché può verificarsi una perdita di aderenza (diminuisce il contatto con il suolo), dovuta alla formazione di fanghiglia sdrucciolevole o di uno strato di foglie bagnate. Invita a moderare la velocità in caso di pioggia e ad aumentare la distanza di sicurezza. È sbagliato dire che il pannello indica una zona soggetta a frequenti scrosci di pioggia, a fenomeni temporaleschi o ad improvvisi acquazzoni.



AUTOCARRI IN RALLENTAMENTO
Indica un tratto di strada con variazione di pendenza in salita dove gli autocarri, a causa del loro eccessivo peso, procedono a velocità ridotta (in lento movimento); pertanto i veicoli devono tenere una velocità prudenziale per evitare collisioni (incidenti), adattandosi alla velocità moderata dei veicoli pesanti che precedono. È sbagliato dire che il pannello segnala la presenza di autocarri in manovra o in sosta per il carico merci o di fare attenzione perché vi sono veicoli incidentati (fig. 132).



ZONA RIMOZIONE COATTA
Posto sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84), oppure "Divieto di Fermata" (fig. 85), indica che se il veicolo viene lasciato in sosta può essere forzatamente rimosso dal carroattrezzi e trasportato al deposito comunale, oppure bloccato dall'agente con attrezzo a chiave (ganascia con catenaccio). Il pannello con il relativo segnale viene posto dove la sosta di un veicolo costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione. È sbagliato dire che in caso di avaria (guasto) il veicolo deve essere obbligatoriamente rimosso o che il pannello indica di fare attenzione per la possibile presenza di veicoli trainati.



TORNANTE
Indica la vicinanza di una o più curve strette, cioè a raggio ridotto (tornanti), particolarmente pericolose e con visibilità limitata, oppure può indicare una serie di tornanti, precisando quanti sono. Può integrare il segnale di "Curva a Destra" (fig. 4) o di "Curva a Sinistra" (fig. 5) o quello di "Doppia Curva" (figg. 6 e 7).



A



B

NUMERO DEL TORNANTE



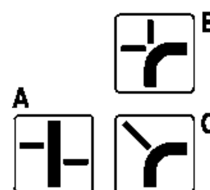
In una serie di curve strette e di particolare pericolosità (tornanti), ne indica il numero progressivo. È sbagliato dire che il pannello indica il numero complessivo (totale) delle curve; indica invece soltanto che siano all'inizio (cioè al primo) di una serie di tornanti, senza specificare quanti sono.

PULIZIA MECCANICA DELLA STRADA



Posto nei tratti di strada ove vengono effettuate operazioni di pulizia meccanica della strada, sotto il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84), indica la periodicità (giorni e fascia oraria) di effettuazione della pulizia stradale, limitando la validità del divieto di sosta ai giorni e alle ore indicate. È sbagliato dire che il pannello indica un divieto di sosta o un deposito per i mezzi di pulizia.

ANDAMENTO DELLA STRADA PRINCIPALE



Nell'approssimarsi ad un incrocio indicano l'andamento (lo schema) della strada principale (riga più larga). Vengono posti sotto i segnali di diritto di precedenza, figg. 47, 48, 49, 52 (e non sotto il "Dare Precedenza", fig. 40) per distinguere i tronchi stradali principali da quelli subordinati o secondari (righe più strette). Possono trovarsi anche sulle isole spartitraffico della strada principale. È sbagliato dire che i pannelli indicano dei sottopassaggi o l'approssimarsi di una strada con diritto di precedenza (in quanto i pannelli sono installati sotto i segnali di diritto di precedenza, quindi quelle che si approssimano sono delle strade senza diritto di precedenza).

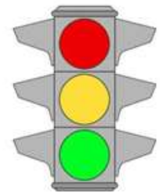
Lezione 10. Semafori (lanterne semaforiche), segnali manuali degli Agenti

*Il Codice della Strada (e i quiz) definiscono spesso i semafori con il termine **lanterne semaforiche**: la sostanza non cambia anche se non tutte queste "lanterne" hanno la forma del normale semaforo veicolare a tre luci.*

*Oltre ad esso, prenderemo in esame i semafori veicolari **di corsia**, quelli per **corsie reversibili**, per **pedoni**, per **biciclette**, i semafori **"onda verde"** e quelli per i **mezzi pubblici**.*

*Chiudono la lezione alcune informazioni sulle **segnalazioni dei vigili** che, come abbiamo già detto, prevalgono su tutti gli altri segnali e, quindi, anche sui semafori.*

LANTERNA SEMAFORICA VEICOLARE NORMALE

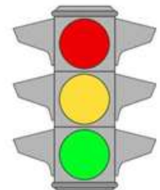


È una lanterna semaforica (semaforo); è posta in corrispondenza di un incrocio e regola il transito di tutti i veicoli. Con luce verde accesa consente l'attraversamento dell'incrocio; con luce gialla fissa (significa che si sta per accendere la luce rossa) consente l'attraversamento dell'incrocio se lo si è già impegnato; con luce rossa accesa impone l'arresto del veicolo; con luce gialla lampeggiante (significa che il semaforo è spento o guasto) si può impegnare l'incrocio con prudenza, dando la precedenza ai veicoli provenienti da destra. È sbagliato dire che il semaforo normale regola la corrente veicolare di corsia (vale invece per tutte le direzioni), l'ingresso nei caselli autostradali, oppure che vale solo per veicoli di trasporto pubblico o per velocipedi.

LA LUCE ROSSA DEL SEMAFORO

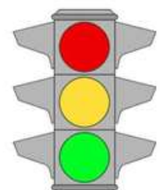
È quella posta più in alto o a sinistra (nei semafori orizzontali), può avere dimensioni più grandi delle altre due luci (in modo che sia facilmente visibile). Quando accesa, vieta il passaggio ai veicoli provenienti dalla strada verso cui è proiettata la luce e prescrive di arrestarsi in ogni caso prima della striscia trasversale di arresto, senza impegnare l'incrocio.

QUANDO IL SEMAFORO EMETTE LUCE VERDE NELLA NOSTRA DIREZIONE:



Possiamo impegnare ed attraversare l'incrocio usando prudenza; possiamo proseguire diritto, svoltare a destra (lasciando passare prima i pedoni che attraversano la strada) oppure svoltare a sinistra (dando la precedenza ai pedoni e ai veicoli provenienti di fronte). È sbagliato dire che abbiamo in ogni caso precedenza sui pedoni, che possiamo solamente proseguire diritto, svoltare solo se la semicarreggiata è divisa in corsie o quando compare il giallo e che dobbiamo girare subito a sinistra, appena scatta il verde, senza dare la precedenza ai pedoni e ai veicoli provenienti dal senso opposto.

LA LUCE GIALLA FISSA DEL SEMAFORO



È collocata tra il rosso ed il verde; si accende singolarmente (quindi si accende quando si spegne il verde, si spegne quando si accende il rosso, cioè resta accesa quando il verde ed il rosso sono spenti). La luce gialla fissa (significa che si sta per accendere la luce rossa) prescrive di arrestarsi prima dell'incrocio (sempre che si possa farlo in condizioni di sicurezza, senza creare pericolo) e obbliga chi ha già impegnato l'incrocio ad affrettarsi per sgombrarlo al più presto. È sbagliato dire che si accende quando è ancora acceso il verde, che ci obbliga a fermarci in ogni caso senza impegnare l'incrocio, a tornare indietro se abbiamo già attraversato la striscia di arresto o a proseguire in ogni caso.

POSSIAMO TROVARE UNA LUCE GIALLA LAMPEGGIANTE

Come segnale di pericolo generico che ci invita a procedere con particolare prudenza e, in punti pericolosi della strada, per invitare a moderare la velocità. Nei semafori veicolari troviamo una luce gialla lampeggiante, quando il verde ed il rosso sono spenti, per prescrivere di usare prudenza e diminuire la velocità.

LANTERNE SEMAFORICHE GIALLE LAMPEGGIANTI



Il tipo A, che si trova quando il semaforo è spento o guasto, prescrive di usare prudenza, diminuire la velocità e dare precedenza ai veicoli di destra; i tipi B e C, sono affiancati ad un semaforo veicolare normale (fig. 154), per ricordare ai veicoli che vogliono svoltare di dover prima dare la precedenza rispettivamente ai pedoni (tipo B) o ai ciclisti (tipo C). È sbagliato dire che sono dei dispositivi a luce fissa (in quanto le luci sono gialle lampeggianti) o che indicano una pista pedonale (il tipo B) e ciclabile (il tipo C).

INCONTRANDO IL SEMAFORO A TRE LUCI È CONSENTITO IL PASSAGGIO:



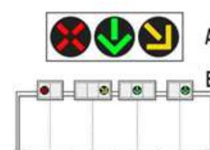
Quando il semaforo è guasto, usando però la massima prudenza e moderando la velocità; quando è acceso il giallo lampeggiante come segnalazione di pericolo (ad esempio: nelle ore in cui il semaforo è spento); quando è acceso il segnale a luce verde, oppure quando si accende il giallo fisso (significa che sta per accendersi la luce rossa) e non ci si può fermare in condizioni di sicurezza prima dell'incrocio. È sbagliato dire che è consentito il passaggio, poco prima che si accenda il verde, oppure, pur essendo accesa la luce rossa, quando non vengono veicoli dalla direzione consentita, quando si accende il segnale a luce rossa per tutte le direzioni o quando si impegna ugualmente l'incrocio, usando la massima prudenza.

SEMAFORI VEICOLARI DI CORSIA



Sono lanterne (semafori) veicolari di corsia riguardanti i veicoli che devono proseguire nella direzione della freccia. Pertanto, quando si accende la freccia verde, non si può proseguire per tutte le direzioni, ma solamente nel senso indicato dalla freccia; quando si accende la freccia gialla fissa bisogna sgomberare immediatamente l'incrocio se lo si è già impegnato; quando si accende la freccia rossa bisogna che i veicoli diretti nel senso della freccia si arrestino; quando il semaforo è spento (funziona a freccia gialla lampeggiante) si può transitare con particolare prudenza. Non si trovano nei passaggi a livello, nei ponti mobili o sui pontili d'imbarco delle navi traghetto. È sbagliato dire che sono segnali di indicazione, che valgono solo per i veicoli di trasporto pubblico, per quelli circolanti su rotaie o per i velocipedi (biciclette).

LANTERNE SEMAFORICHE PER CORSIE REVERSIBILI



Vengono poste nei caselli autostradali (su carreggiate a doppio senso di circolazione con tre o più corsie) e vietano di percorrere la corsia sottostante la luce rossa a forma di X, bisogna invece occupare la corsia indicata dalla freccia verde; mentre chi si trova nella corsia con freccia gialla lampeggiante, deve abbandonare quella corsia perché a breve viene chiusa (diventa X a luce rossa) e spostarsi, quanto prima, nella corsia con freccia verde. È sbagliato dire che la corsia con luce rossa accesa impone di fermarsi ed attendere il segnale di via libera (quella corsia non si può assolutamente occupare). Da notare che la luce rossa non è a freccia (ma a forma di X), mentre la luce verde non è a forma di X (ma a freccia) e non è lampeggiante.

SEMAFORO PEDONALE



Indica una lanterna semaforica (semaforo) pedonale e regola l'attraversamento pedonale negli incroci. Può essere dotata di segnalazione acustica per i non vedenti. La luce rossa accesa impone l'arresto dei pedoni prima dell'attraversamento; la luce gialla fissa impone di attraversare rapidamente la strada (se la si è già impegnata, altrimenti bisogna fermarsi sul marciapiede); quella verde consente l'attraversamento ai pedoni nella sola direzione di provenienza della luce e comporta per i conducenti l'obbligo di dare la precedenza ai pedoni che attraversano.

SEMAFORO PER VELOCIPEDI (BICICLETTE)



È un semaforo riservato ai velocipedi (biciclette); è destinato, su piste ciclabili, a regolare l'attraversamento della carreggiata. Con luce verde accesa consente soltanto ai velocipedi l'attraversamento dell'incrocio; con luce gialla fissa accesa impone ai velocipedi lo sgombero dell'incrocio, se lo si è già impegnato; con luce rossa accesa impone l'arresto ai velocipedi. È sbagliato dire che il semaforo indica una corsia riservata ai velocipedi o ai ciclomotori, un divieto di transito ai velocipedi, lo svolgimento di una gara ciclistica o che vale per tutti i veicoli a due ruote (compresi motocicli e ciclomotori).

LANTERNE SEMAFORICHE SPECIALI DI ONDA VERDE



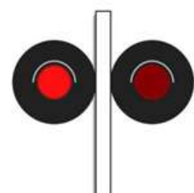
I semafori "onda verde" (o semafori sincronizzati) sono installati su itinerari a più incroci e consigliano (ma non obbligano) al conducente di mantenere la velocità indicata dal simbolo luminoso bianco acceso (se ne accende soltanto uno per volta), così da poter trovare via libera (il verde) ai successivi semafori. È sbagliato dire che possono essere a luce gialla lampeggiante; che indicano la velocità consigliata da mantenere per trovare via libera, anche quando sono spenti; che segnalano la velocità massima per autovetture, motocicli e autocarri o che vengono posti su autostrada (in autostrada non esistono incroci regolati da semaforo).

SEMAFORI PER VEICOLI DI TRASPORTO PUBBLICO



Sono segnalazioni luminose rivolte soltanto ai conducenti di veicoli di trasporto pubblico: tram, autobus, taxi (ma non a tutti i veicoli che marciano su rotaie), ai quali indicano le direzioni consentite. Vengono posti negli incroci e funzionano in coordinamento con le luci degli altri semafori. Impongono ai veicoli pubblici l'arresto quando è accesa (in alto) la barra bianca orizzontale; indicano via libera quando la barra bianca verticale (in basso) è illuminata; consentono di procedere a destra o a sinistra se è accesa (in basso) una barra bianca inclinata verso destra o verso sinistra; indicano preavviso di arresto quando il triangolo giallo (al centro) è illuminato. È sbagliato dire che se è accesa la barra orizzontale, è vietato il transito anche agli autoveicoli.

LE LUCI ROSSE LAMPEGGIANTI ALTERNATIVAMENTE

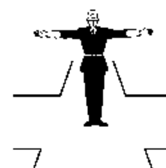


Di norma sono poste sul lato destro della carreggiata e quando sono in funzione vietano il passaggio di veicoli e pedoni, obbligando a non oltrepassare il limite segnalato da una striscia bianca trasversale. Si possono trovare nelle immediate vicinanze di un passaggio a livello ferroviario (e non sull'ultimo dei pannelli distanziometrici che si trova a 50 metri dai binari); entrano in funzione poco prima dell'arrivo del treno (nei passaggi a livello senza barriere) o subito prima dell'ini-

zio dell'abbassamento delle barriere (nei passaggi a livello con semibarriere) e continuano fino alla fine del passaggio del treno. Si possono inoltre trovare all'accesso del pontile d'imbarco di navi traghetto o di un ponte mobile, quando vi sono aerei in atterraggio o in decollo (ad integrazione del segnale di pericolo fig. 36). È sbagliato dire che si possono trovare nei passaggi a livello con barriere (nei passaggi con barriere si trova una sola luce rossa ed è fissa), che sono una segnalazione per i treni, che sono costituiti da luci rosse fisse (sono invece delle luci rosse lampeggianti alternativamente) o che segnalano un pericolo generico (che invece viene indicato da una luce gialla lampeggiante).

VIGILE IN POSIZIONE DI ALT

Equivale alla luce rossa del semaforo: è vietato il passaggio; non si può attraversare l'incrocio; non si può svoltare né a destra né a sinistra; dobbiamo fermarci prima della striscia trasversale di arresto.



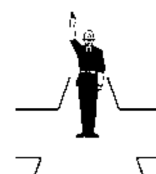
VIGILE IN POSIZIONE DI AVANTI

Equivale alla luce verde del semaforo: ci è consentito il passaggio; possiamo attraversare l'incrocio (in tutte le direzioni), ma usando prudenza; possiamo svoltare a destra, dando la precedenza ai pedoni che attraversano la strada trasversale; possiamo svoltare a sinistra, dando la precedenza ai pedoni e ai veicoli provenienti di fronte.



VIGILE IN POSIZIONE DI ATTENZIONE

Equivale alla luce gialla fissa del semaforo: preannuncia un cambiamento della direzione di marcia consentita (cioè che subito dopo il vigile farà passare i veicoli che percorrono la strada trasversale alla nostra); dobbiamo arrestarci prima dell'incrocio, se possiamo farlo in condizioni di sicurezza senza creare pericolo, altrimenti dobbiamo sgombrare sollecitamente (subito) l'incrocio che abbiamo già impegnato. È sbagliato dire che è una fase riservata ai veicoli che devono svoltare (consentendoci solo la manovra di svolta a destra) o che dobbiamo in ogni caso fermarci senza impegnare l'incrocio.



VIGILE CON LE BRACCIA DISTESE ORIZZONTALMENTE A 90 GRADI

Consente la svolta a sinistra, la svolta a destra e di proseguire diritto solo ai veicoli che provengono dalla sua sinistra, mentre ferma tutta la corrente veicolare proveniente dalla sua destra, dalle sue spalle e a quelli che gli vengono di fronte.



SUONO PROLUNGATO DEL FISCHIETTO DA PARTE DEL VIGILE

Significa che tutta la circolazione si deve fermare, infatti, equivale al semaforo con luce rossa accesa contemporaneamente per tutte le direzioni. Serve per consentire il passaggio di veicoli di soccorso (ambulanza, polizia), quindi impone di fermarsi lasciando libero il passaggio.

Lezione 11. Segnaletica Orizzontale e Segni sugli Ostacoli

La segnaletica orizzontale comprende tutti i segni che sono tracciati direttamente sulla carreggiata; la loro principale funzione è quella di integrare i segnali verticali, ma hanno anche un valore autonomo.

*In questa lezione prenderemo in esame anzitutto le **strisce longitudinali**, cioè tracciate nel senso della lunghezza della strada, che possono trovarsi lungo il suo **asse** (= al centro), o sui **margini**. Le une e le altre possono essere **continue** o **discontinue**; quelle poste al centro anche **singole** o **doppie**.*

*Tratteremo poi delle **zebrature**, ovvero delle strisce parallele al nostro senso di marcia o oblique, che identificano rispettivamente gli attraversamenti (pedonali o ciclabili) e le isole di traffico; delle strisce **trasversali**, cioè tracciate nel senso della larghezza della strada, che indicano un punto di arresto; dei segni che identificano le **corsie di canalizzazione** in prossimità degli incroci; e del significato di altri segni particolari.*

LE STRISCE LUNGO L'ASSE (IL CENTRO) DELLA CARREGGIATA

Sono di colore bianco, possono essere continue (semplici o doppie) e discontinue. Le strisce continue non possono essere oltrepassate, ma si può sorpassare senza toccare i segni. Le strisce discontinue possono essere superate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione; delimitano le corsie di marcia e, nelle strade a due corsie a doppio senso, separano i sensi di marcia; consentono in caso di sorpasso l'occupazione momentanea dell'opposta corsia di marcia e consentono l'inversione di marcia in condizioni di sicurezza (se la strada è a doppio senso). È sempre vietato marciare a cavallo delle strisce sia che siano continue che discontinue. Una fila di chiodi, o di altri inserti, equivale ad una striscia continua.

LA STRISCIA BIANCA CONTINUA



Divide la carreggiata in due semicarreggiate (metà carreggiate) e non può essere oltrepassata; è vietato marciarvi a cavallo (cioè di sopra) e fare l'inversione di marcia, ma consente la manovra di sorpasso senza superarla. Sulle strade a doppio senso delimita il senso di marcia, è posta particolarmente nei dossi e può trovarsi in prossimità di attraversamenti pedonali o ciclabili. È sbagliato dire che la striscia continua divide la strada in due carreggiate (per dividere una strada in due carreggiate occorre lo spartitraffico) o che su strade a senso unico è posta nelle strettoie e nei rettilinei.

LA STRISCIA BIANCA DISCONTINUA (TRATTEGGIATA)

Divide la carreggiata in due semicarreggiate (metà carreggiate) e in due corsie; può essere oltrepassata se vengono rispettate tutte le altre norme di circolazione (è però vietato marciarvi a cavallo, cioè di sopra). Nelle strade a doppio senso: delimita il senso di marcia e costituisce la striscia di mezzeria; consente il sorpasso occupando momentaneamente l'opposta corsia anche con tutto il veicolo; consente l'inversione di marcia in condizioni di sicurezza. Nelle strade a senso unico: divide la carreggiata in due corsie (corsia di marcia normale e corsia di sorpasso); il sorpasso è consentito, anche superando la striscia, anche in curva e sui dossi; è invece vietata l'inversione di marcia. È sbagliato dire che delimita il margine (il bordo) della strada principale in corrispondenza di incroci o che si trova esclusivamente su strade a senso unico.

IN UNA STRADA A DOPPIO SENSO LA STRISCIA BIANCA DISCONTINUA



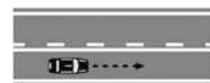
Divide la carreggiata in due corsie e delimita il senso di marcia (vengono separati i due sensi di marcia); la corsia di destra è riservata alla marcia normale, quella di sinistra è riservata ai veicoli che provengono dal senso opposto (può essere temporaneamente usata per la manovra di sorpasso, quando è libera per un tratto sufficiente). Nel predisporsi a svoltare a sinistra bisogna spostarsi lungo l'asse (il centro), rimanendo però nella semicarreggiata di destra. Si può invertire il senso di marcia (superando l'asse della carreggiata) e si può effettuare il sorpasso anche superando la striscia con tutto il veicolo (la striscia può essere valicata anche nei tratti in cui non è interrotta). Non si può marciare a cavallo della striscia e sorpassare in qualunque condizione di traffico.

IN UNA STRADA A SENSO UNICO CON LA STRISCIA BIANCA DISCONTINUA



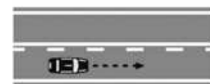
La carreggiata è suddivisa in due corsie; la striscia bianca discontinua delimita (separa) le corsie: normalmente la corsia di destra è destinata alla marcia normale e quella di sinistra per il sorpasso. Si può sorpassare anche superando la striscia in prossimità o in corrispondenza di dossi e in curva (in una strada a senso unico non provengono veicoli di fronte). Per svoltare a sinistra occorre spostarsi nella corsia di sinistra. È vietato marciare a cavallo della striscia ed effettuare l'inversione di marcia (la strada a senso unico può essere percorsa solo in un senso). È sbagliato dire che la striscia separa i due sensi di marcia (essendo a senso unico, il senso di marcia è uno solo) o che in sua presenza si può sempre circolare per file parallele (si deve essere in una strada ad alta intensità di traffico).

STRISCIA LONGITUDINALE CONTINUA E DISCONTINUA



La striscia continua dalla parte del veicolo indica che esso non ha ancora superato il pericolo (si trova nel tratto in salita di un dosso, prima di una curva, prima di un incrocio, prima di un passaggio a livello) e quindi non può essere superata per effettuare l'inversione di marcia, la retromarcia e la svolta a sinistra, mentre il sorpasso è consentito solamente se non si oltrepassa la linea continua. Viene impiegata su strade a doppio senso di circolazione.

STRISCIA LONGITUDINALE DISCONTINUA E CONTINUA

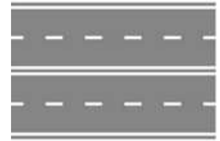


La linea discontinua dalla parte del veicolo significa che esso ha già superato il pericolo (si trova sul tratto in discesa di un dosso, dopo una curva, dopo un incrocio, dopo un passaggio a livello) e quindi può effettuare l'inversione di marcia, la retromarcia, la svolta a sinistra ed il sorpasso, anche toccando la linea continua (è consentito valicare ambedue le strisce). Viene impiegata su strade a doppio senso di circolazione. È sbagliato dire che è ammesso il superamento delle strisce anche ai veicoli provenienti dal senso opposto.

LA DOPPIA STRISCIA CONTINUA

Si trova solamente su strade a doppio senso di circolazione e separa i sensi di marcia; non può mai essere oltrepassata, neppure per svoltare a sinistra. Non consente l'inversione di marcia; può consentire il sorpasso nel caso in cui sia possibile effettuarlo senza oltrepassare la striscia.

STRADA EXTRAURBANA A DOPPIO SENSO CON QUATTRO CORSIE



È composta da 1 carreggiata e 4 corsie. La circolazione si svolge a doppio senso: le corsie laterali, di norma, servono per la marcia normale, mentre quelle centrali per il sorpasso. Se il traffico è intenso (molti veicoli) si può viaggiare per file parallele. Sono vietate l'inversione di marcia, la retromarcia e la svolta a sinistra (le doppie strisce continue, come quelle semplici, non possono essere oltrepassate), mentre il sorpasso è consentito anche in curva o sui dossi. È sbagliato dire che si può sorpassare il conducente di un veicolo che ha già iniziato una manovra di sorpasso o che si può sorpassare liberamente sia da destra che da sinistra.

STRADA A TRE CARREGGIATE E OTTO CORSIE



È composta da 3 carreggiate (di cui 2 a senso unico e 1 a doppio senso) e da 8 corsie. Le carreggiate laterali sono a senso unico e se il traffico è intenso si può viaggiare per file parallele; sono vietate l'inversione di marcia, la retromarcia e la svolta a sinistra, mentre il sorpasso è consentito anche in curva o sui dossi. La carreggiata centrale è a doppio senso con 4 corsie (come la fig. 550), pertanto le corsie laterali servono per la marcia normale e quelle centrali per il sorpasso, se il traffico è intenso si può viaggiare per file parallele; sono vietate l'inversione di marcia, la retromarcia e la svolta a sinistra, mente il sorpasso è consentito anche in curva o sui dossi. È sbagliato dire che ha la corsia centrale a doppio senso o che è composta da 3 corsie e 8 carreggiate.

LE STRISCE BIANCHE CONTINUE AI MARGINI (BORDI) DELLA CARREGGIATA

Indicano il limite viabile (percorribile) della carreggiata segnalandone il bordo o separando la carreggiata dalla banchina o dalla corsia riservata alla sosta di emergenza. Possono essere valicate solo in circostanze di emergenza. Possono trovarsi nei tratti di strada in cui vige il divieto di sosta.

LE STRISCE BIANCHE LATERALI DISCONTINUE (TRATTEGGIATE)

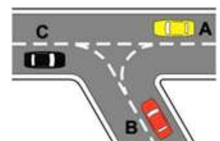
Delimitano il margine della strada principale in corrispondenza di diramazioni secondarie (vedasi fig. 654). Delimitano inoltre le corsie di accelerazione o di decelerazione (fig. 537), le zone di sosta (fig. 513) ed i passi carrabili (garage).

STRISCE DI GUIDA SULLE INTERSEZIONI



Sono strisce discontinue curve di colore bianco e servono per effettuare correttamente la svolta a sinistra evitando di entrare contromano. Nello svoltare a sinistra bisogna lasciare a destra il centro dell'incrocio (dove può eventualmente trovarsi un monumento, una fontana, ecc.) e a sinistra le strisce tratteggiate (così come nello svoltare a destra, debbono essere lasciate a sinistra). Le linee essendo discontinue possono essere valicate da chi prosegue diritto.

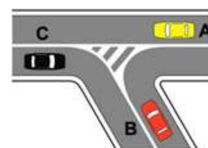
STRISCE DI GUIDA SULLE INTERSEZIONI



Le strisce di guida, essendo costituite da linee bianche tratteggiate, possono essere valicate dai veicoli; pertanto: il veicolo A può proseguire diritto o a sinistra, il veicolo B può svoltare a destra o a sinistra, il veicolo C può proseguire diritto o a destra.

ISOLA DI TRAFFICO

L'isola di traffico è una zona delimitata da strisce bianche oblique ove è vietato il transito e la sosta dei veicoli; pertanto: il veicolo A deve andare diritto, il veicolo B deve svoltare a destra, il veicolo C deve svoltare a destra, nessun veicolo può svoltare a sinistra.



ZEBRATURE SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE (ISOLA DI TRAFFICO)

Consistono nella pittura della carreggiata con strisce bianche oblique e indicano zone della carreggiata escluse al transito e alla sosta dei veicoli, quindi, parti della strada su cui non si può transitare (vedasi fig. 595).

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI (DIRETTI ED OBLIQUI)



Sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione della circolazione e possono essere diretti (come nella figura a lato) oppure obliqui (fig. 518). Indicano un attraversamento (sia urbano che extraurbano) in cui i pedoni che hanno già impegnato la carreggiata hanno la precedenza (occorre moderare la velocità e dare la precedenza ai pedoni in attraversamento). Possono essere integrati (completati) con apposita segnaletica verticale (fig. 218) e per migliorare la visibilità possono essere preceduti sulla destra da una striscia gialla a zig-zag, sulla quale è vietata la sosta. È sbagliato dire che indicano un'area pedonale, un'isola di rifugio per i pedoni, una zona esclusa al transito di pedoni e di ciclisti, un attraversamento ciclabile (figg. 520, 521) o il punto in cui i conducenti si debbono fermare per effetto di una segnalazione di arresto (quella è la striscia trasversale di fig. 563).

SIMBOLO DI PASSAGGIO A LIVELLO SULLA PAVIMENTAZIONE (P e L)



È tracciato sulle corsie di avvicinamento ai passaggi a livello (con barriere, senza barriere e con semibarriere); serve ad attirare l'attenzione dei conducenti sulla vicinanza di un passaggio a livello (e non di un incrocio); invita i conducenti ad usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti. Vieta di spostarsi nella parte sinistra della carreggiata, avvicinandosi al passaggio a livello (in quanto la linea, immediatamente alla nostra sinistra, è continua). È sbagliato dire che presegnala a 150 metri un passaggio a livello (si trova invece nelle immediate vicinanze del passaggio a livello).

LA SCRITTA "STOP" SULLA PAVIMENTAZIONE



Integra (completa) la striscia trasversale di arresto ed è sempre abbinata al segnale verticale di "Fermarsi e Dare Precedenza" ("Stop", fig. 41) che prescrive di fermarsi e dare precedenza prima di impegnare l'area dell'incrocio. Se è posta in un incrocio regolato da semaforo, non obbliga a fermarsi quando è accesa la luce verde. È sbagliato dire che prescrive di rallentare e fermarsi solo se vi sono veicoli incrocianti o pedoni.

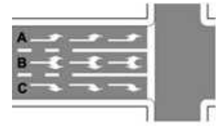
STRISCIA TRASVERSALE CONTINUA



Impone particolare prudenza per la presenza di un incrocio; può essere integrata (completata) con la scritta "Stop" sulla pavimentazione stradale (fig. 519). Indica il punto in cui i conducenti devono fermarsi, per effetto di segnalazioni di arresto (semaforo rosso, vigile in posizione di alt, fig. 383, segnale di "Stop", fig. 41). È sbagliato dire che può essere abbinata al segnale "Dare Precedenza" (fig. 40) o che non può essere valicata (superata).

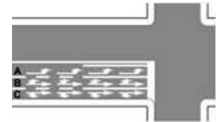
CORSIE DI CANALIZZAZIONE

Sono poste su strada a senso unico (infatti la striscia trasversale abbraccia tutta la larghezza della carreggiata) e le frecce indicano le direzioni possibili. La corsia A consente solo di proseguire a sinistra, la corsia B consente di proseguire a destra o a sinistra, la corsia C consente solo di proseguire a destra. Nessuna delle tre corsie consente di proseguire diritto; non tutte le corsie consentono, indifferentemente, di svoltare a destra o a sinistra (è consentito solo sulla corsia B). È ammesso cambiare corsia quando le strisce sono ancora discontinue.



CORSIE DI CANALIZZAZIONE

Sono poste su strada a doppio senso (infatti la striscia trasversale occupa metà carreggiata) e le frecce indicano le direzioni possibili. Le tre corsie consentono in complesso (cioè nell'insieme) di proseguire diritto e di svoltare a destra e a sinistra, fermo restando che la corsia A consente solo di proseguire a sinistra, la corsia B consente di proseguire diritto o a sinistra, la corsia C consente di proseguire diritto o a destra. È consentito cambiare corsia quando le strisce sono ancora discontinue.



CORSIE DI CANALIZZAZIONE

In assenza di frecce direzionali tutte e tre le corsie consentono di proseguire diritto. La corsia di sinistra consente anche di svoltare a sinistra; la corsia di destra consente anche di svoltare a destra; la corsia centrale consente solo di proseguire diritto. È consentito cambiare corsia quando le strisce sono ancora discontinue. È sbagliato dire che le tre corsie consento tutte indifferentemente di svoltare.



FRECCE BIANCHE DIREZIONALI

Sono tracciate nelle corsie prima di un incrocio per segnalare le direzioni consentite, invitando i conducenti a predisporsi nella corsia con freccia rivolta verso la direzione da seguire. Consentono di scegliere la corsia di preselezione se le strisce di corsia sono discontinue mentre impongono di seguire la direzione indicata se le strisce di corsia sono continue.

FRECCE DI RIENTRO

Possono trovarsi su strade a doppio senso di circolazione e ci obbligano a rientrare sulla corsia di destra perché più avanti la linea discontinua diventa continua e non è più ammesso il sorpasso sulla corsia di sinistra. È sbagliato dire che possono essere a freccia combinata, integrate (completate) da iscrizioni che indicano la località raggiungibile o che ci consentono di scegliere la corsia di preselezione (infatti non sono frecce direzionali poste prima di un incrocio).



STRISCIA DI DELIMITAZIONE

Indica una zona per la fermata degli autobus e dei filobus in servizio pubblico (non interessa solo gli autobus e non delimita lo spazio riservato alla sosta di autobus e filobus). Serve agli autobus, nelle parti con strisce a zig-zag, per l'accostamento e per ripartire. Consente il transito e la fermata sull'area delimitata (agli autobus ed ai filobus, ma anche agli altri veicoli come le autovetture e gli autocarri); vieta la sosta anche nelle parti con striscia gialla a zig-zag. La segnaletica può mancare, in tal caso la sosta è vietata da 15 metri prima a 15 metri dopo il cartello di fermata bus (figg. 219, 256). È sbagliato dire che può essere realizzata anche con striscia continua o che vieta la sosta da 15 metri prima a 15 metri dopo i suoi limiti.



ISCRIZIONI E SIMBOLI SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE
Sono quelle impiegate per guidare o regolare il traffico e quelle apposte per completare l'indicazione delle frecce direzionali: STOP, per integrare la segnalazione verticale di arrestarsi e dare precedenza (fig. 41); P e L con Croce di S. Andrea dipinta, per segnalare tutti i tipi di passaggi a livello (fig. 531); BUS, di colore giallo, nelle zone riservate alla fermata di autobus in servizio pubblico (fig. 546); TAXI, di colore giallo, per indicare zone riservate al parcheggio di taxi (fig. 272).

SEGNI GIALLI E NERI
Sono posti lungo il ciglio (bordo) verticale del marciapiede e indicano tratti di strada lungo i quali la sosta ed il parcheggio sono vietati (è invece consentita la fermata); indicano l'estensione (cioè la lunghezza) del divieto di sosta; indicano che non si può lasciare il veicolo in sosta lungo il tratto di strada così contrassegnato. È sbagliato dire che indicano un ostacolo sul margine della carreggiata (gli ostacoli, quali marciapiedi, muretti, pilastri, ecc. vengono evidenziati con strisce oblique alternate bianche e nere).



SEGNI A STRISCE OBLIQUE BIANCHE E NERE ALTERNATE POSSONO INDICARE:
Ostacoli posti vicino o dentro la carreggiata; un punto critico stradale come il ciglio (bordo) di un marciapiede, muretti o pilastri.

Lezione 12. Pericolo e intralcio alla circolazione, Velocità, Distanza di sicurezza, Limiti di velocità

*Sono oggetto di questa lezione: le norme di comportamento che consentono una **circolazione sicura** e che non sia origine di **pericolo** o **intralcio**, nonché i criteri per **regolare la velocità**, tra i quali hanno un ruolo fondamentale il mantenimento della **distanza di sicurezza** e il rispetto dei **limiti** prescritti per le varie tipologie di strade e di veicoli.*

PUÒ RITENERSI UTILE PER LA SICUREZZA:

Mettersi in viaggio in buone condizioni psico-fisiche; non effettuare lunghi viaggi senza soste intermedie (è consigliabile una pausa di 45 minuti ogni 4 ore di viaggio); verificare la pressione dei pneumatici prima di mettersi in viaggio (deve essere uguale a quella consigliata dalla casa costruttrice); approssimarsi agli incroci rallentando prudentemente; agevolare l'attraversamento dei pedoni anche se fuori dalle strisce pedonali; favorire l'inserimento su strada di chi lascia un parcheggio e non ci concede la precedenza; provvedere a mantenere puliti i vetri del veicolo; regolare gli specchietti ed il sedile di guida per ottenere una migliore visibilità; sistemare eventuali oggetti all'interno del veicolo per evitarne lo spostamento durante la marcia.

È VIETATO IN QUANTO COSTITUISCE PERICOLO PER LA CIRCOLAZIONE:

Sostare sui binari tranviari, su di un dosso o in doppia fila; sorpassare in galleria su strada a doppio senso e a due sole corsie con mancanza di visibilità; usare impropriamente le luci abbaglianti; dare passaggi lungo l'autostrada; lasciare aperte le porte del proprio autoveicolo; gareggiare in velocità; non rispettare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede; circolare a velocità eccessivamente ridotta senza giustificato motivo; effettuare un cambiamento di direzione senza segnalare la manovra con sufficiente anticipo; tenersi sul margine sinistro della carreggiata per voltare in un'altra strada a destra (è corretto invece tenersi il più vicino possibile al margine destro).

LA VELOCITÀ DEVE ESSERE REGOLATA

In modo da non costituire pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose (non solo di quelle trasportate) e non causare disordine od intralcio per la circolazione. Bisogna sempre mantenere una velocità che non superi il limite imposto dai segnali stradali e che consenta in ogni evenienza la tempestiva normale manovra di arresto, così da poter intervenire con sicurezza in caso di imprevisti.
La velocità deve essere regolata in funzione: delle condizioni atmosferiche o di visibilità; del tipo di veicolo (stato dei pneumatici, efficienza dei freni, quantità del carico); delle condizioni della strada (stretta, bagnata, trafficata, ecc.); delle condizioni psico-fisiche del conducente (riflessi, stanchezza, sonnolenza); della velocità media dei veicoli che ci precedono (e non della velocità di quelli che ci seguono).
Si deve in particolare moderare la velocità: in tutti i casi di scarsa visibilità (in curva, nei dossi, nelle ore notturne, in caso di nebbia o di foschia); in tutti i casi di pericolo (nei tratti di strada ricoperti di ghiaccio, neve, nelle strettoie, negli incroci, nei centri abitati, vicino alle scuole).
È sbagliato dire che la velocità deve essere regolata in relazione alla lunghezza del viaggio; alla potenza del motore del veicolo; al tipo di sterzo installato; alla portata (cioè il carico massimo trasportabile dal veicolo); a quella massima indicata dal tachimetro (strumento situato sul cruscotto del veicolo che misura la velocità a cui si viaggia); alla tabella di marcia che si è prestabilito (ad esempio: percorrere 100 km in un ora di tempo); in presenza degli agenti addetti ai servizi di polizia stradale o quando si incontra un qualsiasi segnale stradale.

È OBBLIGATORIO RIDURRE LA VELOCITÀ E SE OCCORRE FERMARSI:

Nelle strettoie (quando riesce difficoltoso il passaggio); quando i pedoni tardino a scansarsi; quando gli animali diano segno di spavento; quando si rimane abbagliati; negli incroci regolati dal segnale "Dare Precedenza" (fig. 40). È sbagliato dire nelle ore notturne; in corrispondenza dei segnali stradali o nei tratti di strada in salita (in questi casi basta solo rallentare).

DISTANZA DI SICUREZZA

È la distanza che deve intercorrere tra un veicolo e l'altro, tale da poter evitare, in caso di frenata improvvisa, incidenti. Essa è la minima che si deve mantenere dal veicolo che ci precede e deve essere almeno uguale allo spazio percorso durante il tempo di reazione (che è di circa un secondo). La distanza di sicurezza tra due veicoli dipende: dalla velocità; dalla prontezza di riflessi del conducente, dalla sua concentrazione e condizione psico-fisica; dalle condizioni atmosferiche (pioggia, nebbia, neve); dalle condizioni della strada (se in discesa, trafficata, ecc.); dal tipo, peso e stato di efficienza del veicolo (freni, pneumatici). Dalla macchina sgombraneve e spargisale gli altri veicoli devono stare distanti almeno 20 metri.

LIMITI DI VELOCITÀ

LIMITI MASSIMI DI VELOCITÀ GENERALI
50 km/h - centri abitati (strade urbane)
90 km/h - strade extraurbane secondarie
110 km/h - strade extraurbane principali
130 km/h - autostrade

LIMITI MASSIMI DI VELOCITÀ PER PARTICOLARI VEICOLI
40 km/h - macchine agricole e macchine operatrici con pneumatici
45 km/h - ciclomotori
80 km/h - quadricicli a motore

In caso di precipitazioni atmosferiche (pioggia, neve) la velocità massima non potrà superare i 110 km/h sulle autostrade ed i 90 km/h sulle strade extraurbane principali.

LIMITI MASSIMI DI VELOCITÀ IN AUTOSTRADA

80 km/h - autotreni; autovetture che trainano rimorchi (anche se leggeri) o caravan (roulotte); quadricicli
130 km/h - motocicli, autovetture, autovetture con carrello-appendice, veicoli fino a 3,5 t.
In caso di precipitazioni atmosferiche (pioggia, neve) la velocità massima non potrà superare i 110 km/h.
Sulle autostrade a tre corsie per ogni senso di marcia (più la corsia di emergenza) gli enti proprietari possono alzare il limite di velocità fino a 150 km/h, purché sussistano particolari caratteristiche e condizioni della strada.

LIMITI MASSIMI DI VELOCITÀ SU STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

70 km/h - autotreni, autovetture che trainano rimorchi (anche se leggeri) o caravan (roulotte)
80 km/h - quadricicli
110 km/h - motocicli, autovetture, autovetture con carrello-appendice, veicoli fino a 3,5 t.
In caso di precipitazioni atmosferiche (pioggia, neve) la velocità massima non potrà superare i 90 km/h.

LIMITI MASSIMI DI VELOCITÀ SU STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE
70 km/h - autotreni, autovetture che trainano rimorchi (anche se leggeri) o caravan (roulotte)
80 km/h - quadricicli
90 km/h - motocicli, autovetture, autovetture con carrello-appendice, veicoli fino a 3,5 t.

Lezione 13. Posizione dei veicoli sulla carreggiata, Cambio di corsia e di direzione, Svolta, Comportamento agli incroci, Convogli militari e cortei

*Una guida responsabile richiede di sapere come "posizionare" il proprio veicolo sulla strada. Non si tratta soltanto genericamente di tenere la destra, ma di sapere come **disporsi in relazione alle caratteristiche della strada** (ad esempio il numero di corsie o di carreggiate), come **aggirare eventuali ostacoli** (ad esempio "salvagente" e binari del tram), come effettuare **cambi di corsia e direzione** (soprattutto in prossimità degli **incroci**) e come comportarsi in circostanze particolari, quali la presenza di **cortei**.*

SU UNA STRADA:

I veicoli a motore devono circolare sulla parte destra della carreggiata ed in prossimità del margine destro; possono circolare per file parallele in prossimità di incroci regolati da agenti o da semafori; di norma si può transitare a destra o a sinistra del salvagente, se si rimane dentro la semicarreggiata del proprio senso di marcia; si può transitare sui binari tranviari solo se a raso (sullo stesso piano della strada) e senza ostacolare la marcia del tram. Su una strada a tre carreggiate separate si può percorrere quella di destra (che è a senso unico) o quella centrale (che è a doppio senso), mentre su una carreggiata a doppio senso con tre corsie, quella centrale serve solamente al sorpasso per entrambi i sensi di marcia.

È AMMESSA LA MARCIA PER FILE PARALLELE:

Nelle carreggiate ad almeno due corsie per senso di marcia o ad almeno due corsie a senso unico (ad alta densità di traffico); quando lo dispone il vigile; avvicinandosi ad un incrocio regolato da semaforo o da vigile (in questo caso, all'accensione della luce verde, la circolazione per file parallele deve continuare anche nell'area dell'incrocio). È sbagliato dire che si può viaggiare per file parallele quando le condizioni di visibilità lo consentono; sempre nei centri urbani; lungo il tronco stradale che conduce ad un incrocio non regolato; su strada a doppio senso con due corsie complessivamente; sempre se la carreggiata a doppio senso ha almeno due corsie per ogni senso di marcia (deve essere ad alta densità di traffico) o solo su carreggiate a tre corsie per senso di marcia.

DEBBONO ESSERE TENUTI IL PIÙ POSSIBILE VICINO AL MARGINE DESTRO:

I veicoli sprovvisti di motore e gli animali; i veicoli che percorrono una curva, un dosso o una strettoia (su strade a doppio senso a due sole corsie); quando i veicoli vengono sorpassati o incrociano frontalmente altri veicoli; quando si svolta a destra. È sbagliato dire che debbono stare il più possibile vicino al margine destro i veicoli che percorrono una curva su strada a senso unico o a due corsie per ogni senso di marcia; i veicoli che percorrono un dosso su strada a due carreggiate separate; i veicoli che intendono effettuare una svolta a sinistra; i filoveicoli (filobus).

QUANDO SI VUOLE CAMBIARE CORSIA O DIREZIONE:

Non si deve creare pericolo o intralcio per chi percorre la corsia da impegnare; bisogna quindi accertarsi che questa corsia sia libera anteriormente e posteriormente per un tratto sufficiente e che su di essa non sopraggiungano altri veicoli; si deve presegnalare in tempo la manovra, facendo uso degli indicatori di direzione; bisogna accertarsi che la striscia di delimitazione di corsia sia tratteggiata. Quando si vuole svoltare bisogna moderare la velocità e l'indicatore di direzione deve restare in funzione per l'intera durata della manovra.

LA SVOLTA A DESTRA SI EFFETTUA:

Regolando la velocità all'approssimarsi dell'incrocio, assicurandosi di non creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada; presegnalando per tempo la manovra; tenendosi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata e preincanalandosi nelle corsie che consentono la manovra; lasciando alla propria sinistra il centro dell'incrocio e dando la precedenza ai pedoni che attraversano la strada in cui ci si immette. È sbagliato dire che per effettuare la svolta a destra bisogna tenersi sulla corsia di sinistra; portarsi in prossimità del centro dell'incrocio; preincolonnarsi in qualsiasi corsia se è ammessa la marcia per file parallele o girare attorno alla colonnina luminosa eventualmente posta al centro dell'incrocio.

SVOLTA A SINISTRA

Dopo aver controllato dallo specchio retrovisore che nessun veicolo che segue abbia iniziato il sorpasso, si aziona l'indicatore di direzione, spostandosi verso l'asse (il centro) della carreggiata su strada a doppio senso, oppure ci si avvicina il più possibile al margine sinistro se la strada è a senso unico, quindi ci si sposta in prossimità del centro dell'incrocio (per evitare di imboccare contro mano la nuova strada) e si svolta, dando la precedenza ai veicoli che provengono da destra, di fronte e ai pedoni. Se c'è il segnale "Rotatoria" (fig. 104) si occupa l'area di destra, lasciando a sinistra il centro dell'incrocio; altrimenti, si occupa l'area di sinistra, lasciando a destra il centro dell'incrocio.

IN PROSSIMITÀ O IN CORRISPONDENZA DEGLI INCROCI È VIETATO:

Procedere a zig zag (modificare improvvisamente la direzione di marcia); sorpassare se l'incrocio non è regolato da vigile o da semaforo; sorpassare una bicicletta se per farlo si invade la corsia opposta di marcia; effettuare l'inversione di marcia; fermarsi o sostare. È sbagliato dire che è vietato rallentare; azionare i dispositivi di segnalazione acustica (clacson o trombe), anche fuori dei centri abitati; superare sempre la velocità di 60 km/h; comunque il sorpasso; usare i fari anabbaglianti o azionare l'indicatore di direzione.

GIUNGENDO IN PROSSIMITÀ DI UN INCROCIO SI DEVE:

Moderare la velocità; azionare l'indicatore di direzione; incolonnarsi nella corsia destinata alla direzione da prendere; non impegnare l'incrocio se non si ha la possibilità di sgombrarlo. È sbagliato dire che giungendo in prossimità di un incrocio si deve dare sempre la precedenza a chi proviene da destra; prestare attenzione solo ai veicoli provenienti da destra (occorre prestare attenzione a tutti i veicoli); procedere in ogni caso molto lentamente (ad esempio: se c'è il semaforo a luce gialla fissa e abbiamo già superato la linea d'arresto, ci dobbiamo invece affrettare ad attraversare); suonare, nei centri abitati, ogni qualvolta le circostanze lo rendano consigliabile o, a semaforo verde, accelerare e sgombrare velocemente senza guardare a destra e a sinistra.

CONVOGLI MILITARI E CORTEI

È vietato interrompere cortei, convogli militari (cortei di veicoli), processioni, colonne di scolari, ma occorre attendere la fine del loro passaggio, fermandosi sulla destra ed aspettando che la carreggiata si liberi, evitando nel frattempo di suonare. Se c'è una strada laterale è opportuno imboccarla, purché la manovra possa essere fatta in maniera corretta, mentre va evitato di retrocedere o di fare conversioni ad U, soprattutto se ciò costituisce intralcio alla circolazione.

Lezione 14. Norme sulla precedenza (incroci)

Si può affermare che la precedenza sia una "scienza esatta", nel senso che è sempre possibile stabilire con certezza come ci si deve comportare quando la propria traiettoria interseca quella di altri veicoli. Infatti la ***regola della precedenza a destra*** *conosce solo le eccezioni che sono elencate all'inizio di questa lezione.*

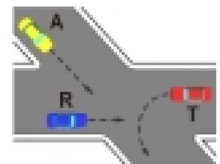
Di seguito sono riportate ***tutte le rappresentazioni grafiche di incroci che sono argomento di quiz ministeriali****, insieme con l'indicazione della soluzione e di "regole" di semplice memorizzazione in base alle quali è possibile rispondere esattamente.*

È OBBLIGATORIO DARE LA PRECEDENZA A DESTRA E A SINISTRA:

In presenza del segnale "Stop" (fig. 41) e del segnale "Dare Precedenza" (fig. 40); ai veicoli circolanti su rotaie (tram, treni); ai veicoli in emergenza (ambulanze, polizia); negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio (garage, stradella privata); quando si effettua la retromarcia, l'inversione del senso di marcia e quando da fermi ci si immette nel flusso della circolazione. È invece sbagliato dire che è obbligatorio quando un incrocio è presegnalato dal segnale "intersezione con diritto di precedenza" (figg. 47, 48, 49) o dal segnale "intersezione con precedenza a destra" (fig. 44); in caso di scarsa visibilità; quando si svolta a sinistra (si dà precedenza ai veicoli di destra e di fronte) o negli incroci con semaforo a luce gialla (si dà precedenza solo a destra).

ORDINE DI PRECEDENZA: R - A - T.

Il veicolo T passa per ultimo; il veicolo T deve attendere il transito dei veicoli R ed A; il veicolo A deve attendere il veicolo R; il veicolo R passa per primo.

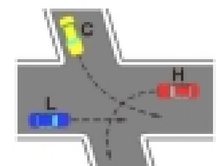


La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo T), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte.

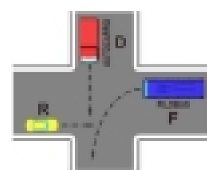
ORDINE DI PRECEDENZA: L - C - H.

La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo L) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).



La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo H), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

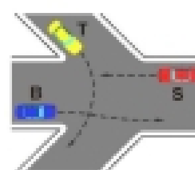
ORDINE DI PRECEDENZA: R - D - F.



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo F), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

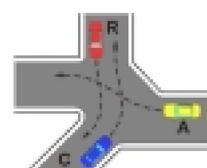
ORDINE DI PRECEDENZA: B - T - S.



1° il veicolo B (non incrocia veicoli dalla sua destra); 2° il veicolo T (transitato il veicolo B, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo S (transitato il veicolo T, non incrocia altri veicoli da destra). È vero che: il veicolo B transita per primo; il veicolo S transita per ultimo; tutti i conducenti hanno l'obbligo di usare prudenza.

La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo B) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

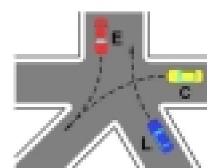
ORDINE DI PRECEDENZA: R - A - C.



1° il veicolo R (non incrocia veicoli da desta); 2° il veicolo A (una volta transitato il veicolo R ha la destra libera); 3° il veicolo C (deve attendere che transiti il veicolo A che proviene da destra).
È vero che: il veicolo R passa per primo; il veicolo A deve passare dopo il veicolo R e prima del veicolo C; il veicolo C deve passare per ultimo (dopo R e A).

La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: E - C - L.

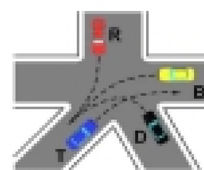


1° il veicolo E (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo C (transitato il veicolo E non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo L (deve attendere il transito del veicolo C che proviene da destra).

La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo E) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: R - B - D - T.

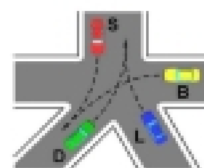
1° il veicolo R (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo B (transitato il veicolo R, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo D (transitati i veicoli R e B non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo T (deve attendere il transito del veicolo D che proviene da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: S - B - L - D.

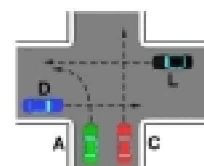
La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo S) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).



La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo D), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

ORDINE DI PRECEDENZA: L - C e A insieme - D.

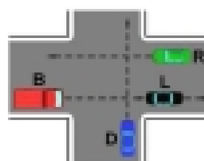
1° il veicolo L (non incrocia veicoli da destra); 2° i veicoli C e A (transitato il veicolo L non incrociano altri veicoli da destra); 3° il veicolo D (deve attendere che transitino i veicoli C e A che provengono da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo L) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: R - D - B.

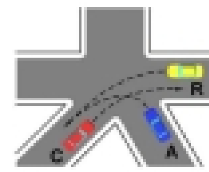
Il veicolo L essendo che ha già disimpegnato l'incrocio non si considera. 1° il veicolo R (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo D (transitato il veicolo R non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo B (deve attendere che transiti il veicolo D che proviene da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: R - A - C.

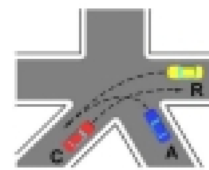
1° il veicolo R (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo A (transitato il veicolo R, non incrocia altri veicoli dalla sua destra); 3° il veicolo C (deve attendere il transito del veicolo A che proviene da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: R - A - C.

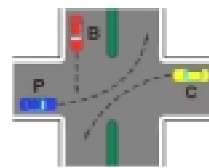
1° il veicolo R (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo A (transitato il veicolo R, non incrocia altri veicoli dalla sua destra); 3° il veicolo C (deve attendere il transito del veicolo A, che proviene da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo R) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

ORDINE DI PRECEDENZA: P - B - C.

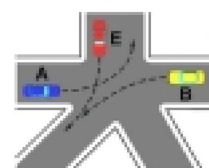
1° il veicolo P (pur svoltando a sinistra, non incrocia nessun veicolo da destra e di fronte); 2° il veicolo B (transitato il veicolo P, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo C (deve attendere il transito del veicolo B che proviene da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo P) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

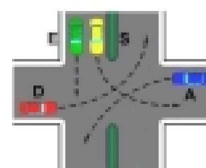
ORDINE DI PRECEDENZA: A - E - B.

1° il veicolo A (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo E (transitato il veicolo A non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo B (deve attendere che transiti il veicolo E proveniente da destra).



La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo A) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

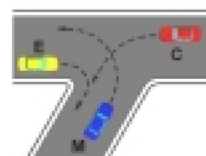
ORDINE DI PRECEDENZA: D - E e S insieme - A.



1° il veicolo D (pur svoltando a sinistra, non incrocia nessun veicolo da destra e di fronte); 2° i veicoli E e S (transitato il veicolo D non incrociano altri veicoli da destra); 3° il veicolo A (deve attendere che transitino i veicoli E e S provenienti da destra).

La regola: se nella raffigurazione dell'incrocio si noti l'esistenza di una o più strade libere ove non sono stati disegnati veicoli, allora, partendo da queste strade libere e girando in senso orario, il primo veicolo che si individua (in questo caso il veicolo D) passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" od il Tram e le figg. 634, 660, 669).

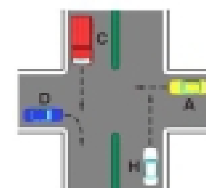
ORDINE DI PRECEDENZA: E - C - M.



1° il veicolo E (svoltando a destra non incrocia veicoli dalla sua destra); 2° il veicolo C (transitato il veicolo E, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo M (deve attendere che transiti il veicolo C che proviene da destra).
È vero che: i veicoli devono transitare nel seguente ordine: E, C, M; il veicolo E può transitare per primo; il veicolo C può transitare subito dopo il veicolo E.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo E), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

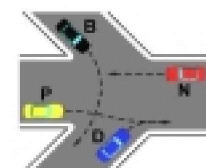
ORDINE DI PRECEDENZA: D - C - A - H.



1° il veicolo D (svoltando a destra non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo C (transitato il veicolo D non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo A (transitato il veicolo C non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo H (deve attendere che transiti il veicolo A che proviene da destra).
È vero che: il veicolo D, che ha diritto di precedenza sul veicolo C, è il primo ad impegnare l'incrocio; il veicolo C ha la destra occupata; il veicolo A ha la destra occupata; il veicolo H ha la destra occupata ed è l'ultimo ad attraversare l'incrocio.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo D), allora questo veicolo passerà per primo, salvo il caso in cui vi sia il Dare Precedenza.

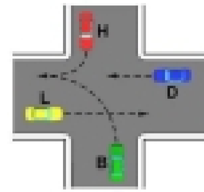
ORDINE DI PRECEDENZA: D - P - B - N.



1° il veicolo D (svoltando a destra non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo P (transitato il veicolo D non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo B (transitato il veicolo P non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo N (deve attendere che transiti il veicolo B che proviene da destra).
È vero che: il veicolo D può passare prima degli altri veicoli; il veicolo P può passare prima del veicolo B; il veicolo B deve passare dopo il veicolo P, ma può passare prima del veicolo N; il veicolo N deve passare per ultimo (e quindi dopo il veicolo B).

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo D), allora questo veicolo passerà per primo, salvo il caso in cui vi sia il Dare Precedenza.

ORDINE DI PRECEDENZA: H - D - B - L.

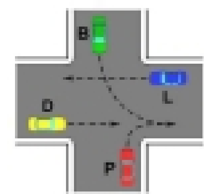


È vero che: il veicolo H può passare per primo; il veicolo D può passare prima del veicolo B ma deve dare la precedenza al veicolo H; il veicolo B può passare prima del veicolo L; il veicolo L deve passare per ultimo (e quindi deve dare la precedenza al veicolo B).

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo H), allora questo veicolo passerà per primo, salvo il caso in cui vi sia il Dare Precedenza.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo B), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

ORDINE DI PRECEDENZA: P - D - B - L.

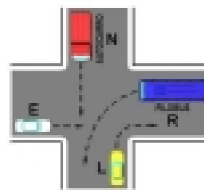


È vero che: il veicolo P può passare per primo; il veicolo D deve dare la precedenza al veicolo P; il veicolo B deve attendere che siano transitati i veicoli P e D; il veicolo L deve dare la precedenza al veicolo B.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo P), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo B), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

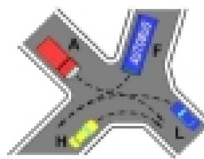
ORDINE DI PRECEDENZA: L - E - N - R.



La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo L), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo R), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

ORDINE DI PRECEDENZA: H - A - F - L.

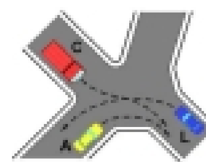


È vero che: il veicolo H transita per primo; il veicolo A deve attendere il transito del veicolo H; il veicolo F deve attendere il transito del veicolo A; il veicolo L deve attendere il transito dei veicoli A ed F.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo H), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo L), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

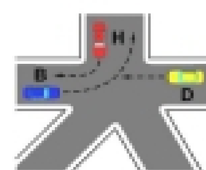
ORDINE DI PRECEDENZA: A - C - L.



1° il veicolo A (svoltando a destra, non incrocia veicoli dalla sua destra); 2° il veicolo C (transitato il veicolo A, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo L (svoltando a sinistra, deve dare la precedenza al veicolo C che proviene da destra).
È vero che: i veicoli devono passare nel seguente ordine: A, C, L; il veicolo A può passare per primo; il veicolo C deve dare la precedenza al veicolo A; il veicolo L deve passare per ultimo.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo A), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

ORDINE DI PRECEDENZA: H - D - B.

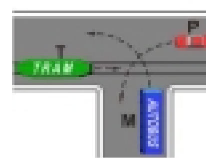


È vero che: il veicolo H non deve dare la precedenza ad alcun veicolo; il veicolo D deve dare la precedenza al veicolo H; i veicoli D e B devono passare dopo il veicolo H; il veicolo B deve passare per ultimo.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a destra nella strada adiacente (vedasi il veicolo H), allora questo veicolo passerà per primo in quanto avrà la destra libera (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza" o "Stop").

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo B), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza").

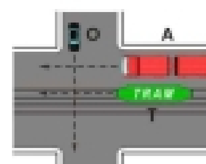
ORDINE DI PRECEDENZA: T - P - M.



1° il veicolo T (ha la precedenza perché circola su rotaie); 2° il veicolo P (transitato il veicolo T, non incrocia altri veicoli dalla sua destra); 3° il veicolo M (deve attendere che transiti il veicolo P che proviene da destra).

La regola: quando due conducenti stanno per impegnare un incrocio si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra (vale anche per gli autobus ed i filobus). Si ha invece l'obbligo di dare la precedenza a destra e sinistra: in presenza del segnale "Dare Precedenza" o "Stop", ai veicoli circolanti su rotaie (Tram) e ai veicoli di polizia o di emergenza. Dunque il Tram ed i veicoli di soccorso hanno sempre la precedenza e passano per primi.

ORDINE DI PRECEDENZA: T - O - A.

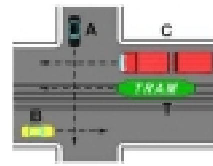


1° il veicolo T (ha la precedenza perché circola su rotaie); 2° il veicolo O (transitato il veicolo T, non incrocia veicoli da destra); 3° il veicolo A (deve attendere che transiti il veicolo O che proviene da destra). È vero che: il veicolo T transita per primo; il veicolo O deve attendere il transito del veicolo T, ma passa prima del veicolo A; il veicolo A deve attendere il transito del veicolo O.

La regola: quando due conducenti stanno per impegnare un incrocio si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra (vale anche per gli autobus ed i filobus). Si ha invece l'obbligo di dare la precedenza a destra e sinistra ai veicoli circolanti su rotaie (Tram e Treni). Dunque il Tram ha sempre la precedenza e passa per primo.

ORDINE DI PRECEDENZA: T e B insieme - A - C.

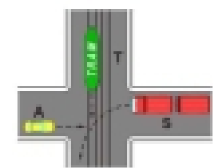
1° i veicoli B e T contemporaneamente (il veicolo B non incrocia veicoli da destra; il veicolo T, circolando su rotaie, ha il diritto di precedenza); 2° il veicolo A (transitato il veicolo B non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo C (deve attendere che transiti il veicolo A che proviene da destra).



La regola: quando due conducenti stanno per impegnare un incrocio si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra (vale anche per gli autobus). Si ha invece l'obbligo di dare la precedenza a destra e sinistra: in presenza del segnale "Dare Precedenza" o "Stop", ai veicoli circolanti su rotaie (Tram) e ai veicoli di polizia o di emergenza. Dunque il Tram ed i veicoli di soccorso hanno sempre la precedenza e passano per primi.

ORDINE DI PRECEDENZA: T - A - S.

È vero che: il veicolo T può transitare per primo; il veicolo A può transitare subito dopo il veicolo T; il veicolo S deve attendere T e A.

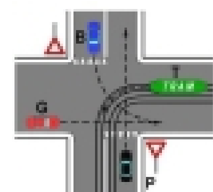


La regola: quando due conducenti stanno per impegnare un incrocio si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra (vale anche per autobus e filobus). Si ha invece l'obbligo di dare la precedenza a destra e sinistra: in presenza del segnale "Dare Precedenza" o "Stop", ai veicoli circolanti su rotaie (Tram) e ai veicoli di polizia o di emergenza. Dunque il Tram ed i veicoli di soccorso hanno sempre la precedenza e passano per primi.

La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo S), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte.

ORDINE DI PRECEDENZA: T - G - P - B.

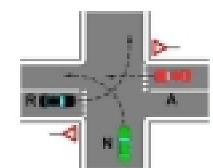
La regola: quando due conducenti stanno per impegnare un incrocio si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra (vale anche per gli autobus). Si ha invece l'obbligo di dare la precedenza a destra e sinistra: in presenza del segnale "Dare Precedenza" o "Stop", ai veicoli circolanti su rotaie (Tram) e ai veicoli di polizia o di emergenza. Dunque il Tram ed i veicoli di soccorso hanno sempre la precedenza e passano per primi.



La regola: se in un incrocio il conducente di un veicolo intende svoltare a sinistra (vedasi il veicolo B), allora questo veicolo prima di proseguire deve far passare i veicoli provenienti da destra e di fronte (salvo il caso in cui nell'incrocio vi sia il segnale "Dare Precedenza", in questo caso bisogna darla anche a sinistra).

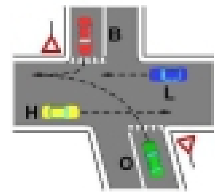
ORDINE DI PRECEDENZA: N - A - R.

1° il veicolo N (percorre la strada più importante); 2° il veicolo A (ha il diritto di precedenza rispetto al veicolo R perché, avendo sia il veicolo A che il veicolo R il segnale "Dare Precedenza", fra i due passa prima chi proviene da destra); 3° il veicolo R (deve dare la precedenza al veicolo A perché, anche se entrambi percorrono la strada meno importante, A proviene da destra).



È vero che: l'ordine di transito dei veicoli è: N, A, R; tutti i veicoli devono usare la massima prudenza; il veicolo A può transitare prima del veicolo R, ma dopo il veicolo N; il veicolo N deve, comunque, usare prudenza; i veicoli A ed R devono, se necessario, fermarsi.

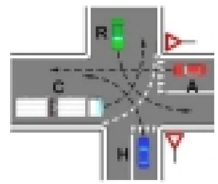
ORDINE DI PRECEDENZA: L e H insieme - B - O.



1° i veicoli L e H contemporaneamente (percorrono la strada più importante); 2° il veicolo B (ha il diritto di precedenza rispetto al veicolo O perché, avendo sia il veicolo B che il veicolo O il segnale "Dare Precedenza", fra i due passa prima chi proviene da destra); 3° il veicolo O (deve dare la precedenza al veicolo B perché, anche se entrambi percorrono la strada meno importante, B proviene da destra).

È vero che: i veicoli transitano nell'ordine: L e H, B, O; i veicoli L ed H possono transitare contemporaneamente per primi; il veicolo B transita prima del veicolo O e dopo i veicoli L e H (il veicolo B transita dopo il veicolo L); il veicolo O deve dare la precedenza a tutti gli altri veicoli e quindi transita per ultimo.

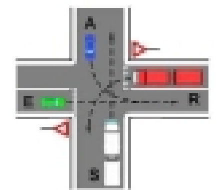
ORDINE DI PRECEDENZA: C - R - A - H.



1° il veicolo C (i veicoli provenienti dalla strada subordinata devono dare la precedenza); 2° il veicolo R (deve dare la precedenza al veicolo C che proviene da destra); 3° il veicolo A (ha il diritto di precedenza rispetto al veicolo H perché, avendo sia il veicolo A che il veicolo H il segnale "Dare Precedenza", fra i due passa prima chi proviene da destra); 4° il veicolo H (deve dare la precedenza al veicolo A perché, anche se entrambi percorrono la strada meno importante, A proviene da destra).

È vero che: il veicolo C transita per primo; il veicolo R deve attendere il transito del veicolo C; il veicolo A deve attendere il transito dei veicoli C ed R; il veicolo H deve attendere il transito dei veicoli C, R, A (il veicolo H transita per ultimo).

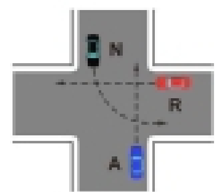
ORDINE DI PRECEDENZA: S - A - E - R.



1° il veicolo S (i veicoli provenienti dalla strada subordinata devono dare la precedenza); 2° il veicolo A (svoltando a sinistra deve dare la precedenza al veicolo S che proviene di fronte); 3° il veicolo E (transitati i veicoli S e A, che percorrono la strada principale, non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo R (svoltando a sinistra deve dare la precedenza al veicolo E che proviene di fronte).

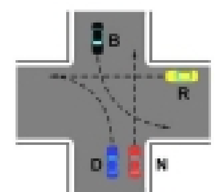
È vero che: i veicoli transitano nell'ordine: S, A, E, R; il veicolo S transita prima del veicolo R (il veicolo S transita prima di tutti gli altri veicoli); il veicolo A deve dare la precedenza al veicolo S; il veicolo R transita per ultimo.

ORDINE DI PRECEDENZA: N si ferma al centro - R - A - prosegue N.



La regola: in un incrocio senza segnale di "Dare Precedenza" quando tutti i veicoli hanno la destra occupata in relazione alla loro destinazione (osservando il disegno le traiettorie dei veicoli nell'intersecarsi devono formare un tracciato a mo' di triangolo rettangolo), chi esegue la svolta a sinistra (in questo caso il veicolo N) è tenuto ad impegnare l'incrocio e fermarsi al centro di esso in attesa che transitino gli altri veicoli, e poi ripartire. Dunque il veicolo che svolta sarà il primo ad impegnare l'incrocio, ma l'ultimo a disimpegnarlo.

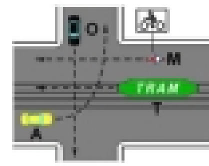
ORDINE DI PRECEDENZA: B si ferma al centro - R - N e D insieme - prosegue B.



La regola: in un incrocio senza segnale di "Dare Precedenza" quando tutti i veicoli hanno la destra occupata in relazione alla loro destinazione (osservando il disegno le traiettorie dei veicoli nell'intersecarsi devono formare un tracciato a mo' di triangolo rettangolo), chi esegue la svolta a sinistra (in questo caso il veicolo B) è tenuto ad impegnare l'incrocio e fermarsi al centro di esso in attesa che transitino gli altri veicoli, e poi ripartire. Dunque il veicolo che svolta sarà il primo ad impegnare l'incrocio, ma l'ultimo a disimpegnarlo.

ORDINE DI PRECEDENZA: T - A si ferma al centro - O - M - prosegue A.

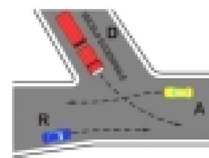
È vero che: ogni veicolo ha la destra occupata, ma il tram ha la precedenza rispetto agli altri veicoli e quindi transita per primo; se il veicolo A si porta al centro deve dare la precedenza ai veicoli T ed M.



La regola: in un incrocio senza segnale di "Dare Precedenza" quando tutti i veicoli hanno la destra occupata in relazione alla loro destinazione (osservando il disegno le traiettorie dei veicoli nell'intersecarsi devono formare un tracciato a mo' di triangolo rettangolo), chi esegue la svolta a sinistra (in questo caso il veicolo A) è tenuto ad impegnare l'incrocio e fermarsi al centro di esso in attesa che transitino gli altri veicoli, e poi ripartire. Dunque il veicolo che svolta sarà il primo ad impegnare l'incrocio, ma l'ultimo a disimpegnarlo.

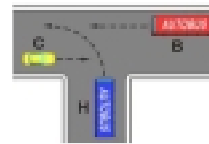
ORDINE DI PRECEDENZA: R - D - A.

1° il veicolo R (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo D (transitato il veicolo R, non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo A (transitato il veicolo D, non incrocia altri veicoli da destra).
È vero che: i veicoli transitano nel seguente ordine: R, D, A; il veicolo R può passare per primo; il veicolo D ha la destra occupata; il veicolo A ha la destra occupata.



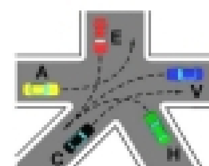
ORDINE DI PRECEDENZA: B - H - C.

1° il veicolo B (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo H (una volta transitato il veicolo B ha la destra libera); 3° il veicolo C (deve attendere che transiti il veicolo H che proviene da destra).
È vero che: il veicolo B passa per primo e non ha obblighi di precedenza; il veicolo H può passare per secondo ed ha la precedenza sul veicolo C in quanto proviene da destra (e non perché è un autobus); il veicolo C deve dare la precedenza al veicolo H e deve disimpegnare l'incrocio per ultimo.



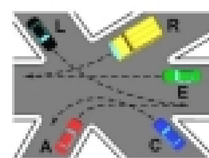
ORDINE DI PRECEDENZA: A - E - V - H - C.

1° il veicolo A (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo E (transitato il veicolo A non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo V (transitato il veicolo E non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo H (transitati i veicoli E e V non incrocia altri veicoli da destra); 5° il veicolo C (deve attendere che transiti il veicolo H proveniente da destra).
È vero che: il veicolo A può passare per primo; il veicolo E può passare prima del veicolo H; il veicolo V ha diritto di precedenza sul veicolo H; il veicolo H deve attendere che siano transitati i veicoli A, E, V; il veicolo C deve dare la precedenza al veicolo H.



ORDINE DI PRECEDENZA: C - A - L - R - E.

1° il veicolo C (non incrocia veicoli da destra); 2° il veicolo A (transitato il veicolo C non incrocia altri veicoli da destra); 3° il veicolo L (transitato il veicolo A non incrocia altri veicoli da destra); 4° il veicolo R (transitato il veicolo L non incrocia altri veicoli da destra); 5° il veicolo E (deve attendere che transitino i veicoli R ed L provenienti da destra).
È vero che: il veicolo C può transitare per primo; il veicolo A può transitare subito dopo il veicolo C e prima del veicolo L; il veicolo L può transitare dopo il veicolo A e prima del veicolo R; il veicolo E deve dare la precedenza ad entrambi i veicoli R e L.



Lezione 15. Sorpasso

*Questa lezione tratta del **sorpasso**, chiarendo che cosa fare **prima** di iniziare la manovra, durante il **rientro** e come comportarsi **quando si è sorpassati**.*

*Nella seconda parte si elencheranno i casi in cui il sorpasso è **vietato** e quelli in cui è **consentito solo in particolari condizioni** (da destra, presso un incrocio, in prossimità di un dosso).*

SORPASSO

Prima di iniziare un sorpasso è necessario mantenere la distanza di sicurezza, accertare che la visibilità sia tale da poterlo fare senza pericolo e che non vi siano segnali che lo vietino; che si disponga di spazio libero sufficiente e che i veicoli che seguono o precedono non abbiano iniziato la stessa manovra. Quindi si deve: segnalare la manovra ai conducenti che seguono azionando l'indicatore di direzione sinistro e avvertire quelli che precedono con il clacson (ove consentito) oppure con il lampeggio dei proiettori abbaglianti; completare la manovra e rientrare a destra appena l'auto sorpassata sia ben visibile dallo specchio retrovisore, evitando di stringere o tagliare la strada al veicolo sorpassato.

LO SPAZIO PER LA MANOVRA DI SORPASSO:

Aumenta quando si tratta di una colonna di veicoli; aumenta quando aumenta la velocità del veicolo che si intende sorpassare; aumenta quando il veicolo che si intende sorpassare accelera; aumenta quando la differenza di velocità dei due veicoli è poca; aumenta quando aumenta la lunghezza di uno dei due veicoli (sorpassante o sorpassato). È sbagliato dire che non interessa ai fini della sicurezza stradale o che dipende dalla differenza di velocità dei veicoli incrocianti (dipende invece dalla differenza di velocità tra il veicolo sorpassante e il veicolo sorpassato).

NELLA FASE DI RIENTRO DAL SORPASSO BISOGNA:

Affrettare la manovra in autostrada, onde evitare la formazione di code; rientrare nella corsia di destra segnalando la manovra con l'indicatore di direzione destro; evitare manovre brusche o repentine (immediate) che impongono al conducente sorpassato di rallentare; evitare di stringere o tagliare la strada al veicolo sorpassato, accertando che l'auto sorpassata sia ben visibile dallo specchietto retrovisore; lasciare una distanza di sicurezza proporzionale alla velocità del veicolo sorpassato. È sbagliato dire che occorre: mantenersi il più a lungo possibile al centro della strada; rallentare dopo aver effettuato la manovra o segnalare acusticamente la manovra al veicolo sorpassato (la segnalazione, caso mai, va fatta prima che abbia inizio il sorpasso e non nella fase di rientro).

L'ELEVATA PERICOLOSITÀ DEL SORPASSO È DETERMINATA DA:

Possibilità di urtare altri veicoli che, davanti o dietro, intendono compiere la stessa manovra; possibilità di collisione (incidente) con il veicolo da sorpassare in fase di avvicinamento, in fase di affiancamento e in fase di rientro; possibilità di urto frontale con i veicoli che provengono in senso contrario. È sbagliato dire che l'elevata pericolosità del sorpasso è determinata: dalla presenza di autocarri in rallentamento sulle strade a senso unico; dal cattivo funzionamento delle luci di arresto; dalla presenza di delineatori normali di margine (fig. 290); dal veicolo di cilindrata inferiore a quella del veicolo sorpassante o dall'effettuazione della manovra nei confronti dei quadricicli a motore.

QUANDO SI VIENE SORPASSATI BISOGNA:

Tenersi il più possibile vicino al margine destro della strada e facilitare la manovra di sorpasso, non accelerando e non gareggiando in velocità con il veicolo sorpassante. Se si guida un veicolo molto lento fermarsi appena possibile per far defluire il traffico che si è accumulato dietro. È sbagliato dire che si deve: accelerare per permettere al veicolo sorpassante di prendere la scia per aumentare la velocità; ridurre sempre la propria velocità; azionare l'indicatore di direzione destro o i lampeggianti di emergenza (le 4 frecce) per segnalare che la strada è sgombra; che occorre portarsi al centro della carreggiata per evitare sorpassi in scia (in coda) o procedere in prima o in seconda marcia per facilitare il sorpasso.

IN CASO DI SORPASSO DI NOTTE SU STRADA A DOPPIO SENSO:

Valutare se lo spazio libero sia sufficiente ad effettuare correttamente la manovra; accertare che la differenza di velocità tra il nostro veicolo e quella del veicolo da superare sia sufficiente; accertare, dal retrovisore, che nessun veicolo che segue abbia iniziato la manovra di sorpasso; effettuare la manovra con particolare attenzione, data la limitata visibilità notturna. È sbagliato dire che bisogna: effettuare la manovra anche con scarsa visibilità purché la larghezza della strada lo consenta; accendere in ogni caso anche i proiettori fendinebbia; sorpassare sulla scia (dietro) di un veicolo che limita la visibilità; rinunciare a sorpassare se il veicolo che precede non ha l'impianto di illuminazione efficiente.

IL SORPASSO È VIETATO:

Quando ci sia l'apposito segnale; quando non si dispone di uno spazio libero sufficiente; nelle curve e nel tratto ascendente (in salita) del dosso, solo se la strada è a doppio senso e a due sole corsie; nelle strettoie; nei passaggi a livello senza barriere; quando il veicolo che segue o quello che precede abbia già iniziato la manovra di sorpasso; di un veicolo che si sia fermato per consentire ai pedoni (o ad altri veicoli) di attraversare la strada; nelle corsie di accelerazione e di decelerazione; negli incroci non regolati da semaforo o vigile; quando si deve superare la linea continua o la doppia linea continua; a destra di un tram fermo se non c'è il salvagente; negli incroci regolati e nei passaggi a livello con barriere se bisogna invadere l'opposto senso di marcia.

IL SORPASSO A DESTRA È CONSENTITO:

Quando il conducente da sorpassare ha segnalato che intende svoltare a sinistra o arrestarsi a sinistra su una carreggiata a senso unico; quando si sorpassa un tram che marcia al centro della strada oppure è fermo (per far salire e scendere i passeggeri) e ci sia il salvagente. È sbagliato dire che si può sorpassare a destra quando si percorre una strada extraurbana a senso unico o a traffico molto lento; quando la manovra avviene nei confronti dei motocicli e ci sia spazio sufficiente; quando il flusso della circolazione è lento, se non si supera la striscia bianca di margine o quando il tram è fermo e non esiste il salvagente.

IL SORPASSO IN PROSSIMITÀ DI UN INCROCIO È CONSENTITO:

Se l'incrocio è regolato da segnalazione semaforica o da agenti preposti al traffico o se avviene nei confronti di veicoli a due ruote non a motore (biciclette, carretti), senza invadere l'opposto senso di marcia. È sbagliato dire che in prossimità di un incrocio il sorpasso è consentito se il veicolo che si sorpassa è un motociclo o nell'attraversamento di passaggi a livello senza barriere o di piste ciclabili.

IL SORPASSO IN PROSSIMITÀ DI UN DOSSO È CONSENTITO:

Su strade a doppio senso ad almeno due corsie per senso di marcia; su strade a carreggiate separate; su strade a senso unico; su strade a doppio senso con due corsie, solo sul tratto discendente (in discesa) del dosso. È sbagliato dire che in prossimità di un dosso il sorpasso è consentito: se non si vedono sopraggiungere veicoli in senso opposto, su strada a doppio senso e a due sole corsie; sull'opposta semicarreggiata, nei confronti di autobus fermi per la salita e discesa di passeggeri; qualora il veicolo che precede ha l'indicatore di direzione destro in funzione; nelle strade a due corsie e a doppio senso di marcia, sulla scia (dietro) del veicolo che ci precede; nei confronti di veicoli a trazione animale o di veicoli molto lenti, su strada a due corsie e a doppio senso.

Lezione 16. Fermata e Sosta, Arresto e Partenza

*L'aspirante guidatore deve imparare a non confondere la **fermata** (breve interruzione della marcia del veicolo senza l'allontanamento del conducente) dalla **sosta** (che invece implica il protrarsi nel tempo e l'allontanamento) perché i casi in cui l'una o l'altra sono consentite sono diversi, nel senso che dove è proibito fermarsi è proibito anche sostare, ma non viceversa.*

*Sono oggetto di questa lezione anche argomenti correlati, come le manovre di **arresto**, **partenza** e **retromarcia**.*

LA FERMATA

Per fermata si intende una sospensione della marcia di breve durata (ad esempio per far salire o scendere passeggeri). È consentita lungo il margine destro della carreggiata (su strada a senso unico è consentita anche sul lato sinistro) e non deve causare intralcio alla circolazione. La fermata è vietata: in presenza dell'apposito segnale "Divieto di Fermata" (fig. 85) e in tutti i luoghi dove sia di intralcio alla circolazione; davanti ai segnali stradali (solo quando si nasconde la vista del segnale stesso); nelle curve e sui dossi; in corrispondenza ed in prossimità dei passaggi a livello e degli incroci; sulle corsie di preselezione; sui binari del tram; sui passaggi ciclabili e pedonali; nelle gallerie (salvo diversa segnalazione); in autostrada (salvo necessità).

LA SOSTA

Per sosta si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo (duratura), con possibilità di allontanamento del conducente. È consentita lungo il margine destro (su strada a senso unico è consentita anche a sinistra) e bisogna: lasciare il veicolo il più vicino possibile al bordo del marciapiede (se non c'è marciapiede lasciare lo spazio di almeno 1 metro per il transito dei pedoni); adottare le opportune cautele atte ad evitare incidenti (spegnere il motore, azionare il freno di stazionamento, inserire la prima o la retromarcia, in discesa lasciare il veicolo con ruote sterzate); porre in funzione il disco orario (ove richiesto); accendere le luci di posizione (o le luci di sosta) quando si lascia un veicolo di notte su strada non sufficientemente illuminata.

LA SOSTA È VIETATA

Nelle ore e nei giorni di validità dei segnali che la vietano (normalmente in presenza del "Divieto di Sosta", fig. 84, posto nei centri abitati dalle 8 alle 20 e sulle strade extraurbane 24 ore su 24, mentre in presenza del "Divieto di Fermata", fig. 85, normalmente 24 ore su 24 ovunque si trovi); in corrispondenza delle curve e, fuori dei centri abitati, anche in loro prossimità; sui marciapiedi, sulle banchine, nelle gallerie, sotto i fornici e i portici (archi stradali), salvo diversa indicazione; in corrispondenza di scivoli o di raccordi utilizzati dai veicoli per invalidi; allo sbocco dei passi carrabili (garage); sulle piste per cicli e agli sbocchi delle piste ciclabili; sulle aree destinate ai veicoli per il carico e lo scarico della merce, nelle ore stabilite; sugli attraversamenti pedonali; dove il bordo del marciapiede è colorato giallo e nero (fig. 670); in corrispondenza dei passaggi a livello e degli incroci; sopra i binari del tram; nelle corsie di canalizzazione; davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani; a meno di 5 metri dagli incroci; a meno di 5 metri dai distributori di carburante, durante le ore di esercizio; a meno di 15 metri dal segnale di fermata degli autobus (figg. 219, 256) sprovvista di segnaletica orizzontale; nelle zone a traffico limitato (fig. 187), se non si è muniti di autoriz-

zazione; nelle aree pedonali (fig. 186); sulle isole di traffico (fig. 595); davanti ai segnali in modo da nasconderli; nelle corsie riservate ai mezzi pubblici (autobus, taxi) e sulle aree destinate alla sosta dei taxi o dei veicoli per persone invalide; occupando nei parcheggi più di uno spazio o con inclinazione diversa rispetto alle apposite strisce.

LA SOSTA DI AUTOVEICOLI IN DOPPIA FILA

La sosta in doppia fila di autoveicoli è sempre vietata perché provoca un restringimento della carreggiata e costituisce intralcio alla circolazione.

IL DIVIETO DI SOSTA PUÒ ESSERE SEGNALATO CON:

Il segnale "Divieto di Sosta" (fig. 84); il segnale "Divieto di Fermata" (fig. 85); tratti alternati gialli e neri dipinti sul bordo verticale del marciapiede (fig. 670); una striscia gialla che delimita un'area in cui è scritto BUS in giallo (fig. 546).

UN PARCHEGGIO AUTORIZZATO

È delimitato da strisce gialle qualora sia riservato ai taxi, con strisce azzurre quando è a pagamento, con strisce bianche quando è gratuito; comporta il dovere di parcheggiare il veicolo senza intralciare gli altri e, quando se ne esce, l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli in transito.

PER ARRESTARE IL VEICOLO NEL MINOR SPAZIO POSSIBILE OCCORRE:

Intervenire energicamente sul pedale del freno, evitando in ogni caso il bloccaggio delle ruote; curare la manutenzione dei pneumatici, accertandosi che lo spessore del battistrada sia adeguato; evitare di sovraccaricare il veicolo oltre il limite di peso massimo consentito.

LO SPAZIO MINIMO DI ARRESTO DI UN VEICOLO:

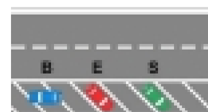
Dipende dalle condizioni della pavimentazione stradale (aumenta se il fondo stradale è bagnato) e dallo stato dei pneumatici; aumenta con l'aumentare della velocità (se la velocità raddoppia lo spazio per arrestare il veicolo quadruplica) e se si bloccano le ruote; diminuisce se aumenta la prontezza di riflessi del conducente (in quanto si è più tempestivi ad intervenire), mentre aumenta se aumenta il tempo di reazione (tempo per agire) del conducente.

ALLA PARTENZA DAL MARGINE DELLA CARREGGIATA OCCORRE:

Allacciare la cintura di sicurezza o indossare il casco se su motociclo; accertarsi che la strada sia libera guardando anche negli specchi retrovisori; dare la precedenza ai veicoli in transito; azionare l'indicatore di direzione per potersi immettere nella corsia normale di marcia; abbassare il pedale della frizione ed inserire, di norma, la prima marcia; sganciare il freno di stazionamento (freno a mano); lasciare pian piano il comando della frizione azionando adeguatamente quello dell'acceleratore.

IL VEICOLO S MUOVENDOSI IN RETROMARCIA DEVE:

Dare la precedenza a tutti i veicoli in transito (provenienti sia da destra che da sinistra); fare attenzione agli eventuali pedoni in transito dietro di esso e dar loro la precedenza; azionare gli indicatori di direzione (le frecce); assicurarsi che la strada sia libera e fare la manovra con particolare prudenza. È sbagliato dire che deve: suonare ripetutamente il clacson; azionare la segnalazione luminosa di pericolo (le 4 frecce); manovrare velocemente per liberare il posteggio; dare la precedenza solo ai veicoli che transitano nel suo senso di marcia.



Lezione 17. Ingombro della carreggiata, Segnalazione di veicolo fermo

*L'ingombro della carreggiata può essere provocato dalla presenza di **veicoli fermi per guasto o incidente**, oppure dalla **caduta del carico trasportato**. Dal momento che si tratta di una situazione pericolosa per la circolazione, va segnalata, fuori dai centri abitati, con l'impiego dell'apposito **segnale mobile di pericolo** (il "triangolo").*

INGOMBRO DELLA CARREGGIATA

Nel caso di ingombro per caduta accidentale del carico, il conducente deve rendere sollecitamente libero, per quanto possibile, il passaggio, rimuovendo tempestivamente il carico e adottando le cautele necessarie a rendere sicura la circolazione. Fuori dai centri abitati il conducente deve presegnalare l'ostacolo mediante il segnale di veicolo fermo (triangolo).

SEGNALE MOBILE TRIANGOLARE DI PERICOLO

Va utilizzato obbligatoriamente, da tutti gli autoveicoli, solo fuori dai centri abitati, per segnalare veicoli che debbano restare fermi sulla carreggiata ed ogni carico caduto che non possa essere spostato subito. Occorre farne uso: di notte, quando siano inefficienti le luci di posizione posteriori o di emergenza; per caduta di sostanze pericolose su strada extraurbana; se il veicolo fermo o il carico caduto (in curva o dosso) non siano visibili ad almeno 100 metri. Il triangolo deve essere posto: ad almeno 50 metri dal veicolo fermo o dall'ostacolo, in modo che sia visibile ad una distanza di almeno 100 m. da chi sopraggiunge; sulla corsia occupata dal carico o dal veicolo ad almeno un metro dal bordo esterno della carreggiata; con apposito sostegno (in modo che non cada).

Lezione 18. Circolazione sulle Strade extraurbane Principali e sulle Autostrade

*Questa lezione tratta delle "strade veloci", ovvero delle **strade extraurbane principali** (comunemente dette anche "superstrade") e delle **autostrade**.*

*Per entrambe (e soprattutto per le autostrade) si dovranno conoscere: le **caratteristiche** che le identificano, i **veicoli ammessi** a circolarvi, i **limiti di velocità** specifici e i **comportamenti** che il conducente vi deve tenere.*

STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE

La strada extraurbana principale è una strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia; è priva di intersezioni a raso (sono invece presenti le intersezioni a livelli sfalsati) ed è provvista di apposite aree di sosta (fig. 240); e di accessi con corsie di accelerazione (per entrare) e di decelerazione (per uscire). È riservata alla circolazione di alcune categorie di veicoli a motore (non possono entrarvi biciclette e ciclomotori) e contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine (fig. 194). Il limite massimo di velocità è di 110 km/h e la segnaletica è di colore blu.

AUTOSTRADA

L'autostrada è una strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia e corsia di emergenza, priva di incroci a raso (sono invece presenti gli incroci a livelli sfalsati) e accessi privati (garage, stradelle) e munita di corsie di accelerazione e di decelerazione per l'ingresso e l'uscita dei veicoli. È riservata alla circolazione di alcune categorie di veicoli a motore (motocicli di almeno 150 cm3; autoveicoli che siano in grado di raggiungere la velocità di 80 km/h) ed è contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine (figg. 196, 195). Il limite massimo di velocità è di 130 km/h e la segnaletica è di colore verde.

SONO AMMESSI A CIRCOLARE IN AUTOSTRADA:

Autovetture con rimorchio o trainanti un carrello-appendice; autocaravan (camper); autocarri; autoarticolati; autobus; motocicli di cilindrata uguale o superiore a 150 cm3.

SONO ESCLUSI DALLA CIRCOLAZIONE IN AUTOSTRADA:

Non possono entrare: autovetture che non sono in grado di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; ciclomotori; motocicli di cilindrata inferiore a 150 cm3; macchine agricole e macchine operatrici; veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato, o con carico di materiale sciolto e scoperto, che può disperdersi; veicoli non in regola con la prescritta revisione o in cattive condizioni d'uso, di equipaggiamento o di gommatura (ad esempio: pneumatici consumati, indicatori di direzione guasti).

NELLE AUTOSTRADE È VIETATO:

Invertire il senso di marcia; fermarsi, salvo casi di necessita (malessere o grave guasto del veicolo) sulla corsia di emergenza per un massimo di 3 ore; chiedere o concedere passaggi (anche nelle aree di servizio e agli invalidi); trainare altri veicoli (tranne i rimorchi); usare i proiettori a luce abbaglianti nelle aree di ser-

vizio e nei tratti provvisti di illuminazione; gareggiare in velocità; svolgere attività di vendita. Entrando in autostrada bisogna ritirare il biglietto (senza piegarlo) e usare la corsia di accelerazione dando la precedenza ai veicoli in transito, mentre per uscire bisogna portarsi sulla corsia di decelerazione mantenendo la fila scelta. Con veicolo guasto bisogna apporre il triangolo anche in rettilineo. Gli animali possono circolare nelle aree di servizio solo se a guinzaglio.

VEDENDO UN AUTOMOBILISTA IN PANNE (DIFFICOLTÀ) NELLA CORSIA DI EMERGENZA

Onde evitare di ostacolare il flusso dei veicoli che seguono, non dobbiamo rallentare bruscamente per tentare di raggiungerlo o fermarci per dargli un passaggio, anche se ce lo chiede. Dobbiamo invece proseguire la nostra marcia, fermandoci, se lo riteniamo utile, alla successiva area di servizio o al casello di uscita per segnalare l'accaduto.

Lezione 19. Dispositivi di equipaggiamento (luci, clacson), funzione ed uso

Tra i dispositivi luminosi di cui sono equipaggiati i veicoli i principali sono finalizzati a illuminare la strada e a rendere più agevole la loro visibilità da parte degli altri utenti della strada; si tratta delle ***luci di posizione****, dei proiettori* ***anabbaglianti*** *e di quelli* ***abbaglianti****. Si vedrà in questa lezione* ***quando*** *e* ***come*** *farne uso. In particolare l'aspirante guidatore, per rispondere correttamente ai quiz, dovrà saper riconoscere le rappresentazioni grafiche relative ai diversi tipi di proiettore (figg. 690, 693 e 694).*

Altri dispositivi di cui è richiesta la conoscenza sono: gli ***indicatori di direzione*** *("frecce"), la* ***luce della targa****, la* ***luce di sosta*** *(presente solo in alcuni veicoli) e i* ***catadiottri*** *(elementi riflettenti che integrano la funzione delle luci).*

I quiz insistono anche sulle ***operazioni di controllo e di manutenzione*** *da eseguire sui veicoli al fine di evitare il prodursi di incidente.*

*Chiude la lezione un cenno all'****uso dei dispositivi di segnalazione acustica*** *(clacson e trombe).*

ACCENSIONE DELLE LUCI

È obbligatorio tenere accesi i dispositivi di illuminazione a partire da mezz'ora dopo il tramonto del sole (e non direttamente dal tramonto) fino a mezz'ora prima del sorgere del sole. Di giorno è obbligatorio: su tutte le strade extraurbane (siano esse principali, secondarie o autostrade); quando si trasportano feriti o ammalati gravi; nelle gallerie sempre (sia urbane che extraurbane, indipendentemente dalla presenza di illuminazione); in ogni caso di scarsa visibilità: in presenza di nebbia, neve o pioggia intensa. I conducenti di ciclomotori e motocicli, che circolano su strade sia urbane che extraurbane, hanno l'obbligo di tenere sempre accese le luci di posizione e gli anabbaglianti.

USO DELLE LUCI

NEI CENTRI ABITATI
Con illuminazione sufficiente: luce di posizione + luce anabbagliante.
Con illuminazione insufficiente: luce di posizione + luce anabbagliante.
Con scarsa visibilità: luce di posizione + anabbagliante o fendinebbia.

FUORI DEI CENTRI ABITATI
Con illuminazione sufficiente: luce di posizione + luce anabbagliante.
Con illuminazione insufficiente: luce di posizione + luce abbagliante.
Con scarsa visibilità: luce di posizione + anabbagliante o fendinebbia.
Di giorno: luce di posizione + luce anabbagliante.

USO DELLE LUCI DI POSIZIONE

Durante la marcia il solo uso delle luci di posizione non è consentito, ma va abbinato con altre luci (fendinebbia, anabbaglianti, abbaglianti). Infatti, in caso di scarsa visibilità (nebbia, pioggia) si usano le luci di posizione congiuntamente ai proiettori fendinebbia o, in mancanza dei fendinebbia, le luci di posizione insieme a quelli anabbaglianti. Nelle ore notturne le luci di posizione devono essere lasciate accese per tutto il tempo che il veicolo rimane fermo o in sosta all'interno della carreggiata, tranne nel caso in cui sia reso pienamente visibile dalla pubblica illuminazione o se sosta all'interno di un'area di parcheggio.

USO DEI PROIETTORI ANABBAGLIANTI

L'uso dei proiettori anabbaglianti è obbligatorio, a partire da mezz'ora dopo il tramonto del sole: nei centri abitati sufficientemente o insufficientemente illuminati; fuori dai centri abitati quando l'illuminazione pubblica è sufficiente; fuori dai centri abitati insufficientemente illuminati quando si incrociano altri veicoli (in questo caso vanno usati in sostituzione dei proiettori abbaglianti). Inoltre vanno usati (sia di giorno che di notte, sia dentro che fuori dei centri abitati): in caso di scarsa visibilità per nebbia fitta, foschia o nevicata in atto; durante il trasporto di feriti o ammalati gravi. Fuori dai centri abitati (su strade extraurbane principali, secondarie o autostrade) vanno sempre accesi (anche di giorno).

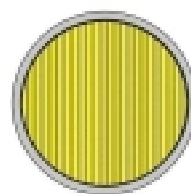
USO DEI PROIETTORI ABBAGLIANTI

È obbligatorio fuori dei centri abitati (e nelle gallerie extraurbane) quando l'illuminazione pubblica manca (le sole luci anabbaglianti, in questo caso, non bastano); è vietato, di norma, nelle strade urbane; va invece sostituito con quello dei proiettori a luce anabbagliante: quando si incrociano altri veicoli; quando si segue un veicolo a breve distanza (è però sbagliato dire quando non si mantenga la distanza di sicurezza, in quanto va sempre mantenuta); quando vi sia il pericolo di abbagliare i conducenti di veicoli su altre strade o i pedoni. È consentito l'uso intermittente delle luci abbaglianti: in sostituzione del clacson per dare avvertimenti utili al fine di evitare incidenti (sorpasso, pericolo immediato), sia di giorno che di notte, sia nei centri abitati che fuori.

SE, DI NOTTE, INCROCIAMO UN VEICOLO CON FARI ABBAGLIANTI ACCESI OCCORRE:

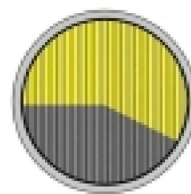
Rallentare adeguatamente tenendo conto della ridotta visibilità nel nostro comportamento di guida ed eventualmente fermarsi; distogliere lo sguardo dal fascio luminoso; evitare brusche manovre e cambi di corsia; procedere con prudenza usando le luci anabbaglianti.

PROIETTORE ABBAGLIANTE



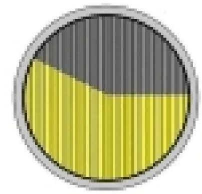
È un proiettore a luce abbagliante: ha un fascio luminoso rivolto prevalentemente in profondità per illuminare la strada a grande distanza; serve ad illuminare in profondità la strada davanti al veicolo. Può essere utilizzato ad intermittenza (lampeggiando), anche nei centri abitati, per segnalazioni luminose in sostituzione del clacson (effettuazione di un sorpasso, in caso di pericolo immediato). È sbagliato dire che è dotato di lampada difettosa; che evita l'abbagliamento in fase di incrocio o che ha un fascio luminoso che non colpisce direttamente i veicoli incrocianti.

PROIETTORE ANABBAGLIANTE ASIMMETRICO CORRETTO



È un proiettore asimmetrico (illumina anche il lato destro della strada) a luce anabbagliante con lampada montata correttamente; ha un fascio luminoso che non colpisce direttamente i veicoli incrocianti perché emette luce verso il basso e verso destra, evitando così l'abbagliamento in fase di incrocio; illumina fino ad una certa distanza per non abbagliare i conducenti dei veicoli incrocianti; deve essere di tipo omologato (approvato). È sbagliato dire che è un proiettore di tipo simmetrico con lampada difettosa o montata in maniera errata o che illumina la strada a grande distanza (prevalentemente in profondità).

PROIETTORE ANABBAGLIANTE ASIMMETRICO ERRATO



È un proiettore asimmetrico (illumina anche di lato) a luce anabbagliante, ma la lampada è montata in maniera errata (è rovesciata): infatti, essendo rovesciata, emette un fascio luminoso rivolto prevalentemente verso l'alto, non potendo così illuminare correttamente la strada (crea di conseguenza il fenomeno di abbagliare, pur essendo un proiettore anabbagliante). È sbagliato dire che ha un fascio luminoso di profondità (luce abbagliante); che la lampada è montata correttamente o che emette luce verso il basso e verso destra.

USO DEGLI INDICATORI DI DIREZIONE (FRECCE)

Gli indicatori di direzione (frecce) vanno azionati (con sufficiente anticipo) ogni volta che si debba eseguire una manovra di svolta (a destra e a sinistra) o un cambio di corsia (per segnalare ad esempio: la manovra di sorpasso; l'intenzione di portarsi fuori dalla carreggiata per eseguire una fermata o parcheggiare; l'immissione nella circolazione partendo dal margine della carreggiata o provenendo dalla corsia di accelerazione; l'intenzione di spostarsi nella corsia di decelerazione di uno svincolo autostradale).

LAMPEGGIO SIMULTANEO DEGLI INDICATORI DI DIREZIONE

Il lampeggio simultaneo di tutti gli indicatori luminosi di direzione (le 4 frecce) va azionato: nei casi di ingombro della carreggiata; durante il tempo necessario a collocare o riprendere il segnale mobile triangolare di pericolo (ma non in sostituzione del triangolo); quando per avaria (guasto) il veicolo è costretto a procedere a velocità particolarmente ridotta; quando si verificano improvvisi rallentamenti o incolonnamenti; quando la fermata di emergenza costituisce pericolo per gli altri utenti della strada.

LUCE BIANCA DELLA TARGA

Serve a rendere leggibile la targa posteriore dei veicoli, dei rimorchi e delle motrici, ad almeno 20 metri di distanza (per permettere l'identificazione del veicolo) e funziona quando sono accese le luci di posizione ed è accesa sul cruscotto la spia verde delle luci. I motocicli, durante la sosta, non hanno l'obbligo di tenere accesa la luce della targa.

LUCI DI SOSTA (O DI STAZIONAMENTO)

Sono di colore bianco davanti e rosso dietro o giallo ambra se laterali e non sono obbligatorie (non tutti i veicoli ne sono dotati). Vanno accese solo quelle poste dalla parte del traffico e sono da utilizzare (in sostituzione delle luci di posizione) solo nei centri abitati, durante la sosta al margine della carreggiata non sufficientemente illuminata; mentre durante la sosta fuori dei centri abitati bisogna lasciare accese tutte e quattro le luci di posizione (da ambo i lati).

CATADIOTTRI

Sono dispositivi di plastica a luce riflessa che integrano (completano) la funzione delle luci, segnalando meglio la presenza del veicolo. Diventano vivamente luminosi se illuminati dai fari di un veicolo così da indicare, particolarmente di notte, la presenza dei veicoli anche se a luci spente (infatti, fanno individuare un veicolo fermo in caso di guasto delle luci posteriori). Possono essere: bianchi se anteriori (prescritti soltanto in rimorchi, semirimorchi e carrelli); rossi se posteriori (obbligatori per tutti i veicoli e i rimorchi; di forma triangolare solamente nella parte posteriore di rimorchi, semirimorchi e carrelli); gialli se laterali (per segnalare i rimorchi, i semirimorchi, i carrelli ed i veicoli di notevole lunghezza, cioè quelli che superano 6 metri).

MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

Per mantenere l'impianto di illuminazione e di segnalazione visiva sempre efficiente deve essere eseguito con frequenza: l'accertamento dell'accensione e del corretto funzionamento di tutte le luci; il controllo del funzionamento dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione (luci e frecce), sostituendoli quando le superfici riflettenti interne siano deteriorate (arrugginite o scolorite); il controllo dell'orientamento dei fari (per evitare l'abbagliamento in fase di incrocio con un veicolo); il controllo della pulizia e della colorazione dei trasparenti di vetro e di plastica (catadiottri); il controllo dell'efficienza e del funzionamento di tutte le luci.

DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE ACUSTICA (CLACSON, TROMBE)

Debbono usarsi con la massima moderazione e solo ai fini della sicurezza stradale (non per protestare contro qualcuno o per salutarlo). Si possono usare fuori città ogni qual volta le circostanze, sempre ricollegate alla sicurezza stradale, lo rendano consigliabile al fine di evitare incidenti (ad esempio: eseguendo una manovra di sorpasso; in una curva, incrocio o dosso per segnalare l'avvicinarsi del nostro veicolo). Nei centri abitati invece è generalmente vietato, tranne in caso di immediato ed effettivo pericolo (ad esempio: attraversamento improvviso di un pedone, manovra imprevista e pericolosa di un altro conducente) o se si trasportano feriti o ammalati gravi. È inoltre vietato: in presenza dell'apposito segnale (fig. 59); in prossimità di ospedali; se non c'è pericolo immediato.

Lezione 20. Spie e Simboli sui comandi

Esistono simboli universali utilizzati su tutti i veicoli per identificare ***spie luminose*** *e* ***comandi****.*

Molti simboli compaiono sia su un comando che su una spia (ad esempio: abbaglianti, anabbaglianti, luci fendinebbia anteriori e posteriori, indicatori di direzione, luci di emergenza, dispositivo antiappannaggio anteriore e posteriore), altri solo su una spia o un indicatore (livello del carburante, temperatura dell'acqua, carica batteria, pressione dell'olio, freno stazionamento, impianto frenante), altri ancora solo su un comando (tergicristallo, tergi-lavacristallo, e clacson).

Le spie possono essere di ***colore blu, verde, giallo, e rosso****. Quest'ultimo identifica in genere le spie che segnalano il malfunzionamento di un dispositivo.*

SIMBOLO PROIETTORI ABBAGLIANTI

È posto il comando (interruttore a leva) per l'accensione dei proiettori di profondità (luci abbaglianti) e sulla relativa spia luminosa a luce blu (segnalatore di luci abbaglianti accese). È sbagliato dire che indica l'accensione dei proiettori anabbaglianti o fendinebbia, che è posto su spia di colore verde o che avverte il conducente che bisogna accendere i proiettori.



SIMBOLO PROIETTORI ANABBAGLIANTI

È riprodotto (disegnato) sul comando (interruttore a leva) per l'accensione dei proiettori anabbaglianti ed è posto sulla relativa spia luminosa di colore verde (segnalatore di luci anabbaglianti accese). È sbagliato dire che indica l'accensione dei proiettori abbaglianti o fendinebbia, che è posto su spia di colore blu o che con luce pulsante (luce lampeggiante) indica l'accensione degli indicatori di direzione (le frecce).



SIMBOLO DEGLI INDICATORI DI DIREZIONE

Individua il comando (interruttore a leva) degli indicatori di direzione (le frecce) ed è posto su una spia di colore verde, che può essere accoppiata ad una segnalazione acustica (cicalino), che si accende con luce pulsante (lampeggiante) quando sono in funzione gli indicatori di direzione. La spia accesa può rammentare (ricordare) al conducente di spegnere gli indicatori di direzione. È sbagliato dire che consente di svoltare sia a destra che a sinistra (non è un segnale stradale), che segnala il funzionamento delle luci di arresto, che è posto su spia di colore rosso o sul comando delle luci di posizione.



SIMBOLO DEL SEGNALE DI EMERGENZA

Indica il comando del segnale di emergenza (segnalazione luminosa di pericolo); è posto su una spia a luce pulsante (luce lampeggiante) di colore rosso e anche sull'interruttore che provoca l'accensione simultanea di tutti gli indicatori di direzione (le 4 frecce); identifica il comando di un dispositivo da usare in casi di emergenza (come ad esempio: quando si è verificato un incidente, un guasto al veicolo, quando si viene trainati). È opportuno ricordare che la semplice accensione delle 4 frecce non può sostituire la presenza del triangolo di auto ferma, che va ugualmente collocato nel caso di guasto del veicolo. È sbagliato dire che si accende automaticamente in caso di collisione (incidente) o che va acceso quando si sosta in seconda fila.



SIMBOLO DEL TERGICRISTALLO



È posto sul comando (interruttore a leva) del dispositivo che aziona il tergicristallo, ossia del dispositivo per pulire il parabrezza (vetro davanti), e non è collegato ad una spia luminosa. È sbagliato dire che è posto sulla spia giallo ambra di tergicristallo in funzione o guasto (non è su una spia, ma solo sul comando), oppure che individua il lavacristallo o tergilunotto posteriore (dietro).

SIMBOLO DEL TERGI-LAVACRISTALLO



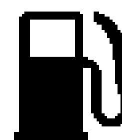
È posto su un interruttore che comanda sia il lavacristallo che il tergicristallo: contraddistingue pertanto il comando (la leva) del tergi-lavacristallo anteriore, che è un dispositivo per pulire il parabrezza (vetro davanti), lavandolo. Non è collocato su una spia luminosa. È sbagliato dire che serve a segnalare la fine del liquido lavavetro, oppure che è posto sul comando di un dispositivo per pulire il lunotto posteriore (vetro dietro).

SIMBOLO DEL CLACSON



Indica il comando del dispositivo di segnalazione acustica (clacson); non è collegato ad una spia luminosa. È sbagliato dire che è posto su spia rossa di clacson inefficiente o che avverte di un guasto nel dispositivo di segnalazione acustica.

SIMBOLO DELLA RISERVA CARBURANTE



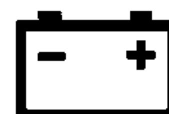
Contraddistingue una spia luminosa di riserva carburante. È collocato su una spia luminosa di colore giallo e, con spia accesa, indica che il veicolo funziona utilizzando la riserva di carburante, quindi che la benzina sta per finire. Individua un dispositivo che fornisce un'informazione sulla situazione del carburante ed integra (completa) l'indicatore di livello del carburante (dispositivo situato sul cruscotto, costituito da una lancetta mobile ed un quadrante con riportate delle tacche riferite ai vari livelli del carburante). Il simbolo non individua il bocchettone di caricamento del carburante (sportello di accesso per riempire il serbatoio del veicolo).

SIMBOLO DELLA TEMPERATURA ECCESSIVA DELL'ACQUA



È posto su spia di colore rosso indicante che la temperatura dell'acqua supera i limiti stabiliti dal costruttore (ha raggiunto circa 90 gradi), quindi segnala eccessivo riscaldamento dell'acqua e di conseguenza anche del motore; integra (completa) l'indicatore della temperatura dell'acqua (dispositivo situato sul cruscotto, costituito da una lancetta mobile ed un quadrante con riportate delle tacche riferite ai vari gradi di temperatura). Il simbolo non individua il bocchettone dell'impianto di raffreddamento (tappo di accesso per riempire di anticongelante il radiatore). È opportuno ricordare che la spia non indica il livello (la quantità) di acqua presente nel motore né la temperatura dell'olio, ma la temperatura dell'acqua.

SIMBOLO DELLA BATTERIA



Collocato su spia di colore rosso indica se la batteria è in fase di carica o meno. Se la spia è accesa, indica che l'alternatore o la dinamo (generatori di corrente) non caricano la batteria e che quindi la batteria non si ricarica. È sbagliato dire che se la spia rimane accesa bisogna sostituire subito la batteria perché è del tutto scarica (bisogna invece verificare perché la dinamo o l'alternatore non caricano sufficientemente la batteria), oppure che la batteria viene caricata dallo spinterogeno (la corrente viene sviluppata dal generatore, che può essere la dinamo o l'alternatore).

SIMBOLO DELLA PRESSIONE BASSA DELL'OLIO



È posto su un dispositivo (spia di colore rosso) che dà indicazioni sulla pressione del lubrificante nel motore. Con spia spenta e a motore acceso, indica che la pressione dell'olio è regolare, ma posto su spia accesa indica insufficiente pressione dell'olio del motore e, se la spia continua a rimane accesa durante la marcia, indica di fermarci subito per evitare gravi danni. È opportuno ricordare che la spia non indica il livello (la quantità), il consumo o la temperatura dell'olio del motore, ma la pressione. È sbagliato dire che quando la spia è accesa bisogna cambiare l'olio al motore, oppure che la spia luminosa è di colore giallo ambra.

SIMBOLO DEL LUNOTTO TERMICO



Contrassegna il comando (il pulsante) del lunotto termico, cioè del dispositivo antiappannante e di sbrinamento del lunotto posteriore (vetro dietro), e contraddistingue la spia di colore giallo che segnala che tale dispositivo è in funzione. È sbagliato dire che contraddistingue il comando e la spia del dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza (vetro davanti).

SIMBOLO DI SBRINAMENTO DEL PARABREZZA



Individua e contrassegna il comando (il pulsante) del dispositivo di disappannamento e di sbrinamento del parabrezza (vetro davanti) ed è collocato su una spia di colore giallo che, quando è accesa, indica che il dispostivo di disappannamento è acceso e che ventilazione o riscaldamento del parabrezza sono in funzione. È sbagliato dire che contraddistingue il comando e la spia del dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del lunotto termico posteriore (vetro dietro).

SIMBOLO DEI FENDINEBBIA POSTERIORI



È posto sul comando (il pulsante) di accensione delle luci posteriori (dietro) per nebbia, pertanto contraddistingue la spia luminosa di colore giallo che segnala l'accensione di tali luci. È sbagliato dire che identifica il comando per l'accensione dei proiettori abbaglianti, il comando e la spia delle luci fendinebbia anteriori (davanti) o una spia luminosa di colore verde e blu.

SIMBOLO DEI FENDINEBBIA ANTERIORI



È posto sul comando (pulsante) di accensione dei proiettori fendinebbia anteriori (davanti) ed è collocato su una spia luminosa di colore verde che segnala l'accensione di tali luci. È sbagliato dire che identifica il comando per l'accensione dei proiettori anabbaglianti, il comando e la spia delle luci fendinebbia posteriori (dietro) o una spia luminosa di colore giallo.

SIMBOLO DEL FRENO DI STAZIONAMENTO



È riprodotto su una spia luminosa di colore rosso che, se accesa, segnala che il freno di stazionamento (freno a mano) è inserito. Rammenta (ricorda) quindi di togliere il freno prima della partenza del veicolo. È opportuno ricordare che il simbolo non è posto sul comando del freno di stazionamento, ma soltanto sulla relativa spia. È sbagliato dire che indica l'accensione delle luci di parcheggio o le luci di stazionamento, oppure che contraddistingue il comando del freno di servizio (freno a pedale).

SIMBOLO FUNZIONAMENTO DIFETTOSO DEL SISTEMA FRENANTE



È riprodotto su una spia luminosa di colore rosso che segnala il funzionamento difettoso del sistema di frenatura. Può segnalare scarso livello di liquido per i freni, eccessivo consumo delle pasticche nei freni a disco (ferodi), eccessiva usura (consumo) delle guarnizioni delle ganasce nei freni a tamburo. La spia accesa suggerisce di provvedere al controllo dell'impianto di frenatura. È sbagliato dire che non è collegato a una spia luminosa, oppure che contraddistingue un segnalatore generico di pericolo (si tratta invece di un segnalatore specifico riguardante l'impianto di frenatura).

SPIE ROSSE

Sono di colore rosso le spie: di accensione del segnale di emergenza, accensione simultanea delle 4 frecce (fig. 698); della temperatura del liquido di raffreddamento del motore (fig. 704); della pressione del lubrificante (olio) del motore (fig. 706); della cintura di sicurezza (fig. 707); del freno di stazionamento, detto anche freno a mano (fig. 720); del funzionamento difettoso del sistema di frenatura (fig. 721);

Lezione 21. Cinture di Sicurezza, Sistemi di Ritenuta, Air-bag, Casco Protettivo

*Rientrano in questa lezione tutti i dispositivi finalizzati a proteggere, in caso di incidente, il conducente e gli eventuali passeggeri: **cinture di sicurezza**, **airbag** e **casco**.*

CINTURE DI SICUREZZA

Le cinture di sicurezza (da utilizzare in ogni circostanza, sia dentro i centri abitati che fuori) servono a trattenere il corpo allacciato al sedile, evitando che vada ad urtare le parti interne della vettura, limitando perciò i danni al conducente ed ai passeggeri in caso di incidente. Le cinture devono essere di tipo approvato e recare gli estremi dell'approvazione (omologazione). Il conducente è tenuto ad assicurarsi della costante efficienza delle cinture con un frequente controllo del loro stato di usura (consumo) e con la sostituzione quando siano state sottoposte ad una violenta sollecitazione in caso d'urto.

SONO ESENTATI (ESCLUSI) DALL'OBBLIGO DI INDOSSARE LE CINTURE

Non devono indossare le cinture di sicurezza: istruttori di guida nello svolgimento della loro attività (gli allievi invece devono regolarmente allacciarla); donne in stato di gravidanza, con certificato delle particolari condizioni di rischio; persone affette da patologie (malattie) particolari (per le quali le cinture siano controindicate), con certificato rilasciato dalla A.S.L. (Azienda Sanitaria Locale).

SISTEMI DI RITENUTA PER BAMBINI

I passeggeri di età inferiore a 12 anni e di statura (altezza) sotto gli 1,50 metri, devono far uso di sistemi di ritenuta (seggiolini o cuscini) adeguati alla loro statura ed al loro peso. I sistemi di ritenuta (da utilizzare durante la circolazione sia urbana che extraurbana) devono essere di tipo omologato e mantenuti sempre efficienti.

L'AIRBAG

È un dispositivo costituito da un cuscino gonfiabile di nylon ripiegato in un apposito vano (all'interno dello sterzo quello del guidatore, in appositi contenitori frontali quello dei passeggeri, in altri contenitori sui fianchi quelli laterali). In caso di incidente stradale con urto violento, un sensore elettrico fa entrare in funzione un sistema che, riempendo il cuscino di gas nel tempo di alcuni millisecondi, lo fa espandere frapponendolo tra gli occupanti e la struttura del veicolo; viene così assicurata la massima protezione delle persone in caso di urto. Questo dispositivo può essere pericoloso se non si indossa la cintura di sicurezza. L'airbag può essere di tipo frontale o laterale.

IL CASCO

Ha lo scopo di evitare l'urto diretto del capo contro corpi contundenti, limitando le lesioni in caso di incidente; esso non è però in grado di assorbire totalmente urti violenti (in quanto protegge solo la testa). Deve essere di tipo omologato e di taglia adatta alla persona. Può essere utilizzato solo se integro (cioè non rotto o incrinato) e deve essere ben allacciato per evitare di perderlo in caso d'urto. L'uso del casco è obbligatorio per: i conducenti di ciclomotori a due ruote (sia minorenni che maggiorenni); i conducenti ed i passeggeri di motocicli (compresi i conducenti di moto d'epoca). Non è invece obbligatorio per i conducenti di tricicli con carrozzeria chiusa (motocarri) e di motocicli dotati di idonea cellula di sicurezza (in quanto provvisti di cintura di sicurezza).

Lezione 22. Trasporto di Persone, Carico dei Veicoli, Pannelli sui veicoli, Traino dei veicoli in avaria

*Questa lezione parla anzitutto del **carico** dei veicoli, sia nel senso del **numero di persone** che possono essere trasportate, sia nel senso di **cose** inanimate, che devono essere sistemate in modo da evitarne la **caduta** e lo **spostamento** e con rispetto delle norme relative alle **dimensioni** e alla **portata**.*

*Il discorso sul carico conduce alla trattazione dei **pannelli** che devono essere applicati in caso di **carichi sporgenti**, di trasporto di **merci pericolose** e su **veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate**. In questo contesto si esamineranno anche gli altri tipi di segnali o pannelli che possono (o devono) essere applicati ai veicoli.*

*Al termine si farà cenno alle modalità con cui deve avvenire il **traino di un veicolo** da parte di un altro.*

TRASPORTO DI PERSONE

Il numero delle persone trasportabili (indicato sulla carta di circolazione) sulle autovetture può raggiungere il massimo di nove compreso il conducente; sugli autocarri (sul sedile anteriore) è al massimo di tre compreso il conducente; sui motocicli è al massimo di due compreso il conducente.

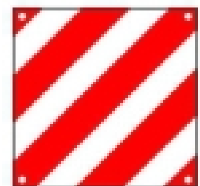
IL CARICO DEVE ESSERE SISTEMATO SUL VEICOLO IN MODO DA:

Evitare la caduta del carico stesso; non diminuire la visibilità del conducente e non impedire la libertà di movimenti nella guida; non superare la portata risultante dalla carta di circolazione; sporgere posteriormente solo se necessario in relazione alle dimensioni del veicolo e comunque per non più dei tre decimi (30 %) della lunghezza del veicolo; la sporgenza posteriore deve essere segnalata con un pannello retroriflettente a strisce bianche e rosse (fig. 302).

SPOSTAMENTO DEL CARICO IN AVANTI

È importante fissare il carico ben saldamente anche perché, oltre al rischio di caduta, c'è la possibilità di spostamento in avanti; in tal caso, l'avanzamento del carico, comporterebbe un diverso assetto del veicolo con una conseguente maggiore sollecitazione degli organi sterzanti e dei freni anteriori e con un maggior consumo dei pneumatici anteriori.

PANNELLO PER CARICHI SPORGENTI



Deve essere posto all'estremità di ogni carico sporgente posteriormente, segnala carichi indivisibili (quali: pali, travi) che sporgono dalla parte posteriore del veicolo e richiama l'attenzione dei conducenti che seguono invitandoli a procedere con particolare prudenza. Deve essere applicato in ogni caso in cui il carico sporge posteriormente (quindi anche se sporge di poco); il pannello, costruito con materiale retroriflettente, deve essere fissato all'estremità posteriore del carico, in modo da risultare costantemente perpendicolare all'asse (al centro) del veicolo ed essere sempre visibile; se la sporgenza interessa l'intera larghezza del veicolo, i pannelli devono essere 2, ciascuno situato dietro ad ogni estremità del carico. Può essere posto sui veicoli guasti quando vengono trainati.

PANNELLI ARANCIONI PER TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Segnalano veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose; devono essere fissati davanti e dietro al veicolo; sono integrati con due serie di numeri indicanti il tipo di pericolo (se esplosivo, inquinante, ecc.) e la materia trasportata (se benzina, gasolio, ecc.). Nel caso in cui il veicolo trasporta più di una merce pericolosa i pannelli vengono applicati anche lateralmente per indicare, ciascuno, le singole materie pericolose trasportate. È sbagliato dire che si applicano ai veicoli di lunghezza superiore a 7 metri, a quelli di massa complessiva oltre 3,5 t., ai veicoli che trasportano carichi sporgenti pericolosi o a quelli adibiti al trasporto internazionale su strada di merci (T.I.R.).



PANNELLI POSTERIORI PER AUTOVEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI COSE DI MASSA A PIENO CARICO OLTRE 3,5 T.

Devono essere applicati posteriormente (dietro) a tutti gli autoveicoli per trasporto di cose (autocarri) che superano a pieno carico 3,5 t.; sono retroriflettenti e fluorescenti per facilitare, da parte dei conducenti che seguono, l'individuazione e migliorare la visibilità notturna degli autoveicoli cui sono applicati. È sbagliato dire che si applicano a tutti gli autocarri (devono invece superare la massa di 3,5 t.), che delimitano l'ingombro laterale degli autocarri, che servono per la segnalazione posteriore di carichi sporgenti o che individuano i veicoli classificati eccezionali (cioè i veicoli che superano 18,75 metri di lunghezza).



PANNELLI POSTERIORI PER RIMORCHI E SEMIRIMORCHI ADIBITI AL TRASPORTO COSE DI MASSA A PIENO CARICO OLTRE 3,5 T.

Devono essere applicati dietro a tutti i rimorchi o semirimorchi per trasporto di cose che superano a pieno carico 3,5 t.; sono retroriflettenti e fluorescenti per facilitare, da parte dei conducenti che seguono, l'individuazione e migliorare la visibilità notturna dei veicoli cui sono applicati. È opportuno ricordare che non vi è distinzione tra rimorchio e semirimorchio in quanto il pannello che si applica è lo stesso. È sbagliato dire che si debbono applicare a tutti i rimorchi e semirimorchi per trasporto di cose (devono invece superare la massa di 3,5 t.), alle macchine operatrici che lavorano in condizioni di scarsa visibilità e agli autobus di massa totale superiore a 3,5 t.



SEGNALI DI VELOCITÀ DA APPLICARE SUI VEICOLI

Debbono essere applicati sulla parte posteriore di taluni (alcuni) veicoli e ne indicano le velocità massime consentite (rispettivamente su autostrade e su strade extraurbane principali); possono essere al massimo due sullo stesso veicolo; vanno applicati a tutti i veicoli di massa superiore a 3,5 t. e ai quadricicli a motore non leggeri (in quanto questi veicoli non rispettano i limiti di velocità generali, ma hanno dei limiti specifici). È sbagliato dire che vanno applicati sui motocicli, sugli autocarri ed autocaravan di massa complessiva fino a 3,5 t.



PANNELLO APPLICATO SUI VEICOLI OPERATRICI

È installato sui veicoli per lavori stradali fermi o in lento movimento, sui macchinari per la manutenzione stradale (ad esempio, i veicoli dell'ANAS) in sosta sulla carreggiata o che per il tipo di carico procedono a velocità particolarmente ridotta. Indica il lato dal quale il veicolo su cui è applicato deve essere sorpassato. È sbagliato dire che il pannello indica l'obbligo di svoltare a destra (fig. 95; la svolta presuppone la presenza di un incrocio ove occorre abbandonare la strada di provenienza), bisogna invece superare l'ostacolo spostandosi sulla destra.



PRESEGNALE DI CANTIERE MOBILE



Questo segnale può essere applicato dietro ai mezzi di lavoro (pale meccaniche, escavatori, ecc.) a copertura di un cantiere stradale o per preavvisare un cantiere mobile (che si va spostando), indicando che a 500 metri ci sono operai al lavoro sulla strada e che la carreggiata si restringe di una corsia. Può essere dotato di luci gialle lampeggianti. È sbagliato dire che il segnale indica la deviazione di un itinerario (indica invece un restringimento della carreggiata) o che il cantiere è lungo 500 metri (il pannello integrativo non è quello di "estesa" fig. 122, ma di "distanza" fig. 121).

IL TRAINO DI UN VEICOLO IN AVARIA (GUASTO)

Deve avvenire attraverso un solido aggancio tra i due veicoli (un cavo d'acciaio, una fune idonea allo scopo, una catena, un'asta o barra rigida) e deve essere segnalato in modo da risultare ben visibile e non compromettere la sicurezza della circolazione. Il veicolo trainato deve avere in funzione il lampeggio d'emergenza (accensione simultanea delle 4 frecce) o esporre il pannello di carico sporgente (fig. 302) o, in sua mancanza, il triangolo mobile di pericolo.

Lezione 23. Patenti di Guida, Provvedimenti di revisione, revoca, ritiro e sospensione della patente, Carta di Circolazione

*Per superare l'esame a quiz è indispensabile conoscere **quali veicoli si possono condurre con le patenti A1, A e B**, la loro **durata di validità** (10, 5 o 3 anni, in base all'età) e le modalità per la **conferma**, o rinnovo, attestante il permanere dei requisiti fisici.*

*Occorre poi saper distinguere i vari provvedimenti che riguardano la patente, ossia: la **revisione** (verifica dei requisiti fisici e dell'idoneità tecnica alla guida), la **revoca** (permanente), il **ritiro** (temporaneo) e la **sospensione** (da 15 giorni a 2 anni). Il ritiro della patente non va confuso con il ritiro della **carta di circolazione**.*

CON LA PATENTE DELLA SOTTOCATEGORIA A1 SI POSSONO GUIDARE

Motocicli fino a 125 cm3 di cilindrata e potenza fino a 11 kw; tricicli (motocarri e motocarrozzette); quadricicli di massa fino a 550 kg e potenza fino a 15 kw.

CON LA PATENTE DI CATEGORIA A SI POSSONO GUIDARE

Motocicli di qualunque cilindrata; tricicli (motocarri e motocarrozzette); quadricicli; macchine agricole non eccezionali (non devono superare determinati pesi e dimensioni).

CON LA PATENTE DI CATEGORIA B SI POSSONO GUIDARE

Motocicli fino a 125 cm3 di cilindrata; macchine agricole; macchine operatrici non eccezionali (non devono superare la massa di 3,5 t.); autocarri di massa fino a 3,5 t. anche se trainanti un rimorchio leggero; autoveicoli, autocaravan (camper), fino a 3,5 t. con un massimo di 9 posti totali (compreso quello del conducente).

DURATA E CONFERMA DI VALIDITÀ DELLA PATENTE DI CATEGORIA B

La patente di guida di categoria B è valida 10 anni per chi non ha superato i 50 anni di età, 5 anni per chi ha un'età compresa tra i 50 e i 70 anni, mentre è confermata ogni 3 anni a chi ha superato i 70 anni di età. La patente di guida della categoria B è confermata (rinnovata) dalla Motorizzazione Civile, se il titolare è ancora in possesso dei requisiti fisici e psichici richiesti (cioè a seguito di esito favorevole dell'accertamento sanitario) e prevede limitazioni di velocità per i primi 3 anni dalla data di superamento dell'esame: non consente di superare i 90 km/h su strada extraurbana principale ai neopatentati; non consente di superare i 100 km/h in autostrada per i primi tre anni dal conseguimento.

LA REVISIONE DELLA PATENTE

La revisione della patente viene disposta dal Prefetto e dalla Motorizzazione Civile (spesso avviene quando si è commesso un incidente grave a causa di un errato comportamento di guida) e consiste nel verificare (mettere alla prova) se permangono ancora i requisiti fisici e psichici (vista, udito, riflessi) e le capacità tecniche (conoscenza della segnaletica e capacità di guidare correttamente) per continuare a mantenere la patente posseduta. L'esito negativo della visita medica (perdita permanente dei requisiti psico-fisici) o dell'esame di idoneità (si viene bocciati) comporta la revoca definitiva della patente di guida. Nel caso di mancanza provvisoria (temporanea) dei requisiti psico-fisici si ha, invece, la sospensione della patente, fino al recupero dei requisiti.

LA REVOCA DELLA PATENTE

Viene disposta dal Prefetto, dalla Motorizzazione Civile e dal Giudice e consiste nell'annullamento permanente della patente (viene definitivamente tolta). Viene disposta: per perdita permanente dei requisiti fisici o psichici (se si perdono definitivamente i requisiti necessari per continuare a guidare); quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali (il giudice può, ad esempio, ordinare la revoca ad un delinquente); quanto il titolare, sottoposto ad esame di revisione, risulti non più idoneo (ad esempio: se si viene bocciati agli esami di revisione); quando la patente è sostituita con altra di uno Stato estero (se ci si trasferisce all'estero la patente italiana viene revocata, fino al ritorno in Italia); se si guida nonostante sia stata disposta la sospensione della patente.

IL RITIRO IMMEDIATO DELLA PATENTE

Il ritiro viene disposto dagli agenti di Polizia quando accertino delle irregolarità non gravi, ad esempio: quando il conducente guida con patente scaduta; quando il conducente non si sottopone all'esame di revisione patente nei termini prescritti (guidare senza effettuare gli esami medici o tecnici disposti per la revisione patente, entro la data stabilita, comporta il ritiro della patente, fino a quando non ci si sottopone agli esami); se il conducente non sistema correttamente il carico su invito degli organi di polizia (se si circola con un veicolo che supera il peso e/o la sporgenza si incorre nel ritiro della patente, fino al ripristino del carico); quando il conducente guida in stato di ebbrezza (guidare in stato di ubriachezza comporta il ritiro e anche la sospensione della patente).

LA SOSPENSIONE DELLA PATENTE

La sospensione della patente viene disposta dal Prefetto, dalla Motorizzazione Civile e dall'Autorità Giudiziaria (giudice del tribunale) e consiste nel divieto di condurre veicoli per un determinato periodo (da un minimo di 15 giorni fino ad un massimo di 3 anni). La sospensione è prevista per molte infrazioni gravi; a volte, non alla prima infrazione, ma quando per 2 volte in 2 anni il conducente rifaccia la stessa irregolarità. La sospensione avviene: quando non si rispetta l'obbligo di dare la precedenza (ad esempio: ai tram, ai treni, quando si esce da un garage); quando si circola contromano in curva; quando si effettua l'inversione di marcia in autostrada; quando si supera di oltre 40 km/h il limite massimo di velocità; quando si circola abusivamente con un veicolo sottoposto a sequestro; quando il conducente fugge senza prestare soccorso alla persona investita; in caso di guida in stato di ebbrezza; in caso di temporanea perdita dei requisiti fisici o psichici (fino al recupero dei requisiti); se il titolare guida con patente di categoria diversa da quella necessaria per il veicolo condotto; quando il titolare di patente speciale guida veicoli con adattamenti diversi da quelli prescritti (ai mutilati e minorati fisici che guidano veicoli non opportunamente modificati).

RITIRO DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Il ritiro della carta di circolazione viene effettuato durante la circolazione dagli agenti che accertano la violazione, quando: il veicolo non sia stato sottoposto alla prescritta revisione o si esibisca attestazione falsa di avvenuta revisione; non sia stato annotato l'aggiornamento sulla carta di circolazione in seguito a modifiche del veicolo (sostituzione del telaio, aggiunta del gancio di traino); non sia stato comunicato al P.R.A. entro 60 giorni il trasferimento di proprietà; non sia stato richiesto alla M.C.T.C. entro 60 giorni il cambio di residenza.

Lezione 24. Obbligo verso funzionari ed agenti, Documenti di Guida, Uso di Occhiali

*In questa brevissima lezione si prendono in esame: gli elementi che consentono di **riconoscere gli agenti di polizia**, i **documenti che abbiamo l'obbligo di mostrare** loro, qualora ci fermino, nonché le circostanze in cui il guidatore ha l'**obbligo di portare gli occhiali** da vista (o le lenti a contatto).*

CIÒ CHE CONTRADDISTINGUE GLI ADDETTI AL SERVIZIO DI POLIZIA È:

L'uniforme; il segnale distintivo; la "paletta" (bianca e rossa).

DOCUMENTI DA ESIBIRE AGLI AGENTI:

Patente di guida; carta di circolazione; certificato di assicurazione (contratto).

USO DELLE LENTI

Per integrare determinati difetti della vista si debbono sempre (e non solamente quando le circostanze ne rendano consigliabile l'uso) usare gli occhiali da vista o le lenti a contatto durante la guida, quando ciò sia indicato sulla patente (tramite la dicitura "obbligo delle lenti" o il codice internazionale 01) in sede di rilascio (o di rinnovo) della patente stessa.

Lezione 25. Cause più frequenti di incidenti stradali, Corretto uso della strada

*Argomento della lezione sono anzitutto le **cause** che favoriscono il verificarsi di **incidenti** e i **comportamenti** che possono aiutare a **scongiurarli**. Dal momento che molte insidie per il guidatore derivano dall'**effetto che gli agenti meteorologici hanno sulle condizioni della strada**, è opportuno sapere come comportarsi in caso di pioggia, neve, ghiaccio, nebbia e vento.*

*La seconda parte delle lezione riguarda i comportamenti relativi ad un **uso corretto della strada**.*

CAUSE PRINCIPALI DI INCIDENTI POSSONO ESSERE:

Presenza di pietrisco sulla carreggiata o macchie di olio sull'asfalto; inizio di pioggia su fondo asciutto e polveroso; strada coperta di foglie o presenza di fanghiglia; fondo ghiacciato; ristrettezza della strada (strettoia); fondo asfaltato scivoloso o deformato; mancata segnalazione degli incroci o mancanza di segnaletica orizzontale (le strisce); presenza di strettoie non segnalate.

PER EVITARE IL PRODURSI DI INCIDENTI BISOGNA CONTROLLARE:

L'efficienza del freno di servizio (freno a pedale); la convergenza e l'equilibratura delle ruote; lo spessore del battistrada dei pneumatici; il corretto funzionamento degli organi di direzione (sterzo); l'efficienza dei dispositivi di segnalazione e di illuminazione (clacson, luci, indicatori di direzione); il funzionamento del tergicristallo.

PER EVITARE IL PRODURSI DI INCIDENTI BISOGNA:

Mantenere libero il campo di visibilità del conducente (parabrezza, lunotto e vetri laterali); assicurarsi della pulizia ed efficienza degli specchi retrovisori interni ed esterni; non applicare decalcomanie (adesivi), ciondoli od altro al parabrezza, per non ridurre la visibilità; assicurare la trasparenza e la pulizia delle superfici vetrate anche laterali; verificare periodicamente le spazzole tergicristallo, sostituendole se non sono in buono stato e rifornire periodicamente di liquido detergente (anche semplice acqua) il serbatoio dei dispositivi lavacristallo.

IN CASO DI MAL TEMPO PRIMA DI PARTIRE BISOGNA:

Pulire bene il parabrezza e i vetri che interessano la visibilità del conducente; togliere la neve accumulatasi sul parabrezza (vetro anteriore), sui finestrini e sul lunotto (vetro posteriore); assicurarsi che i tergicristalli, lo sbrinatore e i getti d'acqua lavavetro siano efficienti; controllare che le luci del veicolo funzionino tutte; montare le catene o i pneumatici da neve solo quando si è raggiunta la strada innevata.

CONDIZIONI AVVERSE DEL TEMPO

Per adattarsi alle condizioni avverse del tempo e prevenire incidenti stradali, occorre: moderare la velocità adattandola alle condizioni atmosferiche per essere sempre in grado di fermarsi entro lo spazio visibile; aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede; tenere accese le luci di posizione e anabbaglianti in ogni caso di scarsa visibilità; accendere la luce posteriore per nebbia se la visibilità è inferiore a 50 metri; in caso di nebbia o pioggia molto fitte, fermarsi in area sicura.

IN CASO DI PIOGGIA OCCORRE:
Ridurre la velocità (specialmente percorrendo le curve) ed aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede; manovrare con prudenza lo sterzo ed evitare di azionare il freno in modo improvviso e non dosato; evitare l'appannamento dei vetri e tenere in funzione i tergicristalli; se la pioggia è intensa, accendere le luci anabbaglianti.

SU STRADA SDRUCCIOLEVOLE, COPERTA DI NEVE O GHIACCIO BISOGNA:
Moderare la velocità ed evitare le brusche manovre (come ad esempio: le brusche sterzate, accelerate, frenate); procedere ad una velocità quanto più possibile uniforme, evitando frequenti frenature ed accelerazioni; montare sulle ruote motrici (anteriori o posteriori, a seconda di dove risulta essere la trazione del veicolo) catene o pneumatici da neve; innestare la doppia trazione se il veicolo ne è provvisto; fare uso maggiormente di marce intermedie o basse, sfruttando l'azione frenante del motore (freno motore); distanziarsi maggiormente da altri veicoli o da ostacoli, aumentando di circa 3 o 4 volte la distanza di sicurezza; attraversare con prudenza le zone non esposte al sole (zone in ombra); appesantire (ma non sovraccaricare) il veicolo per una maggiore aderenza.

IN CASO DI NEBBIA FITTA È OPPORTUNO:
Accendere i proiettori fendinebbia o, in mancanza, quelli anabbaglianti e la luce posteriore per nebbia (se la visibilità è inferiore a 50 metri); lasciarsi guidare dalla segnaletica orizzontale, seguendo con la coda dell'occhio le strisce longitudinali; procedere ad una velocità adeguata alle proprie possibilità visive; evitare di fermarsi sulla carreggiata, se non per cause di forza maggiore e, in tal caso, usare la segnalazione luminosa di pericolo (l'accensione delle quattro frecce); guidare con estrema prudenza e concentrazione.

IN CASO DI FORTE VENTO LATERALE È OPPORTUNO:
Ridurre la velocità del veicolo, procedendo a velocità moderata; mantenere lo sterzo saldamente e in posizione corretta; mantenersi a distanza dagli ostacoli laterali; usare particolare cautela nel percorrere viadotti; uscire dalle gallerie a velocità ridotta (non sostenuta, che significa elevata); viaggiare con veicolo carico (per favorire la stabilità) e non circolare con veicoli che hanno il tendone (tendonati), specialmente se scarichi.

ALL'INGRESSO E ALL'USCITA DELLE GALLERIE È OPPORTUNO:
Rallentare l'andatura con sufficiente anticipo; all'entrata, di giorno, moderare la velocità perché gli occhi si abituino alla penombra; all'uscita, tenere il volante (lo sterzo) con particolare attenzione per fronteggiare eventuali colpi di vento laterale.

L'USO CORRETTO DELLA STRADA COMPORTA CHE:
Siano osservate le specifiche norme di comportamento e quelle dettate dalla comune prudenza (osservare non solo le disposizioni di legge, ma anche le cautele dettate dal buonsenso, applicando un forte senso civico). Occorre, tra l'altro: guidare in modo adeguato alle condizioni del veicolo, della strada e del traffico; dare la precedenza ai pedoni che attraversano negli appositi spazi; affrettarsi a sgombrare l'incrocio, allorché compaia sul semaforo la luce gialla fissa; guardare lo specchio retrovisore prima di azionare l'indicatore di direzione per cambiare corsia.

SU TUTTE LE STRADE È VIETATO:
Creare situazioni di pericolo per la circolazione (come ad esempio spostando o danneggiando la segnaletica stradale); gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa; sporcare la strada accedendo con un veicolo che abbia le ruote sporche di fango; depositare rifiuti.

SE, GIUNGENDO AD UN INCROCIO, SI SBAGLIA CORSIA OCCORRE:
Seguire l'itinerario preselezionato in osservanza dell'eventuale segnaletica orizzontale e azionare gli indicatori di direzione coerentemente con le direzioni consentite. Si deve procedere quindi nel senso voluto dalla segnaletica, dando le dovute precedenze. Non si devono effettuare bruschi cambiamenti di corsia o fermarsi a chiedere informazioni per non intralciare o ostacolare il flusso della circolazione ed evitare tamponamenti e confusione nella circolazione.

ALLA LUCE VERDE DEL SEMAFORO SE UN VEICOLO TARDA A RIPARTIRE BISOGNA:
Non cercare di superare il veicolo con manovre errate o improprie, ma attendere pazientemente la ripresa della marcia, evitando l'uso improprio delle segnalazioni acustiche e luminose; se c'è bisogno ed è possibile farlo senza pericolo, va prestato aiuto all'automobilista rimasto fermo.

CHI GUIDA UN VEICOLO AD ELEVATE PRESTAZIONI DEVE COMUNQUE:
Evitare di costituire pericolo per gli altri utenti della strada; non superare mai i limiti di velocità stabiliti dai segnali stradali; negli incroci dare di norma la precedenza anche ai veicoli lenti qualora essi provengano da destra; tenere strettamente la destra quando effettua una svolta a destra; guardare nello specchietto retrovisore prima di segnalare l'intenzione di cambiare corsia.

IN CASO DI TRAFFICO INTENSO IL CONDUCENTE DEVE:
Uniformarsi alla velocità della corrente di traffico che scorre lungo la corsia occupata, mantenendo sempre la distanza di sicurezza dal veicolo che lo precede ed evitando di suonare il clacson per invitare i veicoli che lo precedono ad accelerare l'andatura.

SE UN PEDONE, FUORI DELLE STRISCE, NON CI DA LA PRECEDENZA BISOGNA:
Ridurre la velocità e avvisarlo, in caso di pericolo immediato, con un breve colpo di clacson; all'occorrenza fermarsi per non investirlo.

Lezione 26. Comportamento in caso di incidente, Responsabilità Civile e Penale, Assicurazione R.C.A.

Sono esaminati in questa lezione: i ***comportamenti da tenere in caso di incidente****, o "sinistro", (tranne le norme di primo soccorso che saranno oggetto della* ***lezione 27****); la* ***responsabilità civile*** *e quella* ***penale*** *connesse agli incidenti stessi e alcune informazioni sull'****Assicurazione obbligatoria (R.C.A.)****.*

IN CASO DI INCIDENTE STRADALE IL CONDUCENTE DEVE:

Rilevare tutti gli elementi utili per la ricostruzione delle modalità dell'incidente (il luogo, la data, i danni, ecc.), evitando che vengano modificate le tracce (l'esatta posizione dei veicoli); chiamare la polizia ed il soccorso medico se vi sono feriti gravi; annotare le generalità dell'altro conducente e gli estremi di patente, veicolo e assicurazione. Per la comunicazione alla propria impresa assicuratrice è consigliabile avvalersi del modulo di constatazione amichevole (compilato specificando le generalità dei conducenti, i dati dei veicoli, i danni subiti, ecc.). La corretta compilazione del modulo, firmato da entrambi i conducenti, ha lo scopo di accelerare il risarcimento dei danni da parte delle compagnie assicuratrici e consente di evitare l'individuazione dei testimoni.

DOPO UN INCIDENTE STRADALE OCCORRE:

Se non vi sono feriti, collocare il veicolo almeno lungo il margine destro della carreggiata o, preferibilmente, spostarlo fuori della carreggiata; mettere l'apposito triangolo di veicolo fermo, nei casi previsti dal codice della strada (solo fuori dei centri abitati in curva, dosso, ecc.) e, non potendo spostare il veicolo, far defluire il traffico fino all'arrivo della polizia e del soccorso stradale. È inoltre necessario segnalare il pericolo ai veicoli che sopraggiungono (soprattutto se l'ingombro è in curva) con gesti manuali intesi ad impedire il transito sulla zona pericolosa, specialmente se rimangono di ostacolo sulla carreggiata parti dei veicoli incidentati, se si è verificata la caduta di sostanze viscide o per proteggere un ferito che non si possa spostare.

PER INDIVIDUARE PERSONE E/O VEICOLI COINVOLTI IN UN INCIDENTE

Se più veicoli e conducenti sono stati coinvolti in un incidente occorre controllare i documenti di tutti i veicoli e di tutti i conducenti interessati dall'incidente, controllando: la carta di circolazione, per accertare a chi è intestato il veicolo; la patente, accertando così anche l'identità del conducente; il certificato di assicurazione, annotandone gli estremi; la targa e il tipo di veicolo, se questo non si ferma. È opportuno ricordare che non si può mai trattenere sul posto una persona che magari in quel momento ha bisogno di cure (per evitare di venire accusati di omissione di soccorso e sequestro di persona), basta invece rilevare la sua identità.

PER INDIVIDUARE I TESTIMONI PRESENTI AL SINISTRO (INCIDENTE STRADALE)

Annotare le generalità degli eventuali testimoni presenti all'incidente (anche se si tratta di persone trasportate), chiedendo loro se sono disposte a testimoniare (non si possono costringere) se possibile rilasciando una dichiarazione scritta da loro firmata. Se entrambi i conducenti coinvolti si avvalgono della constatazione amichevole l'individuazione dei testimoni non è indispensabile.

DOPO UN INCIDENTE STRADALE SI DEVE CHIAMARE LA POLIZIA:
Se l'incidente, indipendentemente dalle responsabilità, ha provocato feriti o morti; se non è possibile ripristinare (ristabilire) la circolazione degli altri veicoli; se esiste la possibilità di responsabilità penali o se l'altro conducente non sia in grado di dimostrare di essere assicurato.

RESPONSABILITÀ CIVILE
Circolando con un veicolo potremmo essere assoggettati a delle responsabilità in conseguenza del nostro comportamento di guida; queste possono essere di 3 tipi: civile, penale e amministrativa. La responsabilità civile consiste nell'obbligo di risarcire i danni causati alle persone, alle cose e agli animali (anche se si tratta di danni di lieve entità), quindi obbliga il responsabile, o chi per lui (l'impresa assicuratrice), al risarcimento (con pagamento in denaro) del danno causato al danneggiato; grava sul conducente e sul proprietario del veicolo (non grava invece sul proprietario se dimostra che il veicolo è stato usato contro la sua volontà, ad esempio: il furto); è indipendente dalle altre due responsabilità (penale e amministrativa).

IN UN INCIDENTE CHI È CIVILMENTE OBBLIGATO A RISARCIRE I DANNI
Può accordarsi con il danneggiato circa l'entità del risarcimento (infatti, può decidere di pagare direttamente, senza far intervenire l'impresa assicuratrice), in questo caso è conveniente avvalersi di un consulente di infortunistica stradale (un esperto in materia) per quantificare l'esatto importo del danno causato; non è tenuto a chiedere l'intervento degli organi di polizia se non vi sono danni alle persone; può far riparare il proprio veicolo. Non è soggetto comunque al pagamento di una sanzione amministrativa (si è soggetti a sanzioni amministrative quando vengono infrante regole del codice della strada); non si libera da ogni forma di responsabilità penale pagando l'ammontare del danno (pagandone l'ammontare si libera solo dalla responsabilità civile).

RESPONSABILITÀ PENALE
Consiste nell'obbligo di rispondere del proprio comportamento. Sorge ogni volta che si violi il codice penale e alcuni articoli del codice della strada, qualora si provochi la morte per delitto di una persona o il grave ferimento (non sorge invece per danni involontari alle sole cose o se l'evento non è considerato reato o è riferibile a causa di forza maggiore, ad esempio: scoppia un pneumatico tenuto in buone condizioni) e grava solo sul conducente del veicolo, cioè su colui che ha commesso il fatto e non sul proprietario. La responsabilità penale non ha niente in comune con la civile o amministrativa; le tre forme sono indipendenti l'una dalle altre. La responsabilità penale non si estingue quando si risarciscono i danni oppure quando interviene l'impresa assicuratrice pagando adeguatamente.

RESPONSABILITÀ PENALE E CIVILE
Se, in un incidente (sinistro stradale), abbiamo tutte e due le responsabilità (penale e civile), siamo soggetti alle pene previste dal codice penale e tenuti al risarcimento del danno (solo per quello civile), inoltre siamo soggetti all'arresto preventivo in caso di fuga e omissione di soccorso. Essendo responsabili penalmente e civilmente di un incidente, si può incorrere nella revisione, sospensione o revoca della patente; è però sbagliato dire che necessariamente si viene as-

soggettati a questi provvedimenti. Il fatto di essere responsabili deriva da una nostra violazione non solo del codice penale ma probabilmente anche del codice della strada; in questo caso, saremo assoggettati anche alle sanzioni previste dal codice della strada (con l'obbligo di pagare l'ammenda, ossia la multa).

ASSICURAZIONE R.C.A. (RESPONSABILITÀ CIVILE AUTO)

I veicoli non possono essere posti in circolazione se non hanno una polizza di assicurazione R.C.A. (le polizze per l'incendio ed il furto non sono obbligatorie) che copre i rischi derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore inerenti la resposabilità civile che ricade sul conducente e sul proprietario. L'assicurazione R.C.A., quindi, copre i danni arrecati durante l'incidente, con nostra responsabilità, a persone (compresi i trasportati e terze persone, all'infuori del conducente), animali e cose (tranne i danni subiti dal nostro veicolo), nei limiti di una somma massima (massimale) stabilita durante la firma del contratto, anche per sinistri (incidenti) avvenuti nei paesi dell'Europa (CEE). La polizza R.C.A. non copre la responsabilità amministrativa (eventuale multa) e penale.

MASSIMALI DELLA POLIZZA R.C.A.

Sono le cifre massima che l'assicurazione si impegna a pagare per qualsiasi incidente da noi causato, al fine di risarcire solamente i danni civili che noi arrechiamo a persone, animali e cose. I massimali non possono mai essere inferiori al minimo stabilito dalla legge, che viene aggiornato periodicamente con provvedimento normativo (attualmente è di Euro 774.685,35), ma possono essere aumentati, a nostra discrezione, pagando la relativa maggiorazione di premio (quota che versiamo all'assicurazione). Se ad esempio il nostro massimale assicurato è di Euro 774.685,35 e a seguito dell'incidente abbiamo causato 1 milione di Euro di danni, l'assicurazione paga fino a Euro 774.685,35; la restante parte (cioè Euro 225.314,65) tornerà a gravare metà sul conducente e metà sul proprietario.

CONTRATTO CON FORMULA "BONUS-MALUS"

Il contratto con la formula "bonus-malus" prevede una variazione della somma da pagare all'assicurazione secondo gli incidenti causati: se durante l'anno non se ne provocano, si ha un vantaggio economico (riduzione del premio da versare all'assicurazione il prossimo anno), mentre, in caso di incidenti con nostra responsabilità, sono previsti aumenti del premio da versare all'assicurazione nell'anno successivo. La formula "bonus-malus" garantisce comunque la copertura del sinistro nei limiti dei massimali fissati (Euro 774.685,35), anche se è diminuita la somma da versare all'assicurazione per il bonus ricevuto, e comporta delle classi di assegnazione (da classe 18 a classe 1) che possono variare di anno in anno (a seconda del numero di incidenti commessi).

DOCUMENTI CHE DEVE RILASCIARE L'IMPRESA ASSICURATRICE:

Un contrassegno (da esporre sul vetro anteriore del veicolo); la polizza di assicurazione (che non è necessario tenere in macchina in quanto non va esibita agli agenti di polizia); il certificato di assicurazione (da conservare in macchina insieme alla carta di circolazione in quanto va esibito a richiesta degli agenti di polizia). Per i contratti con la formula "bonus-malus", viene inoltre rilasciato, un attestato di validità annuale relativo allo stato di rischio, che riporta l'indicazione della classe di merito relativa all'anno in corso (da classe 18 a classe 1).

Lezione 27. Stato fisico del Conducente, Effetti dell'Alcool e delle Sostanze Stupefacenti, Primo Soccorso

Questa lezione riguarda ***argomenti sanitari*** *sotto due aspetti: anzitutto si considera l'****influenza che possono avere sulla guida le condizioni fisiche del conducente*** *in relazione alla stanchezza, all'uso di farmaci, all'assunzione di alcool e di droghe.*

Nella seconda parte vengono esaminate essenziali ***norme di primo soccorso*** *da applicare in caso di infortunio o di incidente.*

CHI ACCUSA SEGNI DI STANCHEZZA DEVE:

Ridurre la velocità (non tenerla sostenuta, cioè elevata) e spostarsi verso il margine destro per raggiungere la prima piazzola di sosta e riposare; ove necessario, fermarsi anche sulla corsia per la sosta di emergenza.

I FARMACI PER IL MAL D'AUTO

Possono provocare al conducente sonnolenza e diminuzione dell'attenzione, quindi riduzione dei riflessi e allungamento dei tempi di reazione (oltre alla scomparsa del senso di nausea si verificano effetti collaterali incompatibili con la guida).

SE SI STANNO SEGUENDO TERAPIE (CURE) CON FARMACI AD AZIONE SEDATIVA

Occorre accertarsi delle eventuali controindicazioni alla guida (leggendo il foglietto illustrativo annesso al farmaco). Se non esistono controindicazioni, si può guidare, pur continuando a prendere il farmaco, purché la malattia (stato patologico) che ha dato luogo alla cura (terapia) sia compatibile con la guida, non comprometta le capacità di guida e le condizioni fisiche siano adeguate.

ASSUNZIONE DI ALCOOL E GUIDA IN STATO DI EBBREZZA (UBRIACHEZZA)

L'assunzione di alcool influenza la guida in quanto la rende meno sicura poiché può indurre eccitazione (euforia) ed imprudenza (mancato senso del pericolo); inoltre può indurre sonnolenza, altera la capacità di concentrazione e di attenzione; rende meno rapidi i riflessi; comporta pericolo grave per la circolazione e quindi costituisce un reato punito con l'arresto di un mese, un'ammenda e anche con la sospensione della patente; può essere accertata con alcooltest (etilometro) a cui è obbligatorio sottoporsi.

GUIDA SOTTO L'INFLUENZA DI SOSTANZE STUPEFACENTI

È vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica in conseguenza dell'uso di sostanze stupefacenti che alterano i riflessi, la coordinazione dei movimenti e le percezioni (vista, udito, ecc.). L'uso di tali sostanze, inoltre, può causare sonnolenza od eccitazione (euforia). Chi ha fatto uso abituale di droghe (anche se leggere) può conseguire o conservare qualsiasi categoria di patente solo se dimostra di avere smesso stabilmente. A tal fine dovrà sottoporsi ad accertamenti presso la commissione medica locale (composta da più medici) che dovrà accertare che il soggetto non è più tossicodipendente.

IL MANCATO SENSO DEL PERICOLO DURANTE LA GUIDA PUÒ ESSERE DATO DA:

Abuso di alcool (e non di bevande analcoliche o di caffè); uso di stupefacenti; uso di farmaci sedativi (ad esempio: quelli per il mal d'auto) o di sonniferi.

PRIMO SOCCORSO

Soccorrere un infortunato della strada è un dovere imposto dal codice penale che ne punisce l'omissione, nonché un comportamento che dimostra senso civico (obbligo morale). Il fine del primo soccorso è quindi quello di attuare semplici ed immediate misure di sopravvivenza, assistendo la vittima in attesa di più adeguati soccorsi. È inoltre importante evitare che la vittima subisca ulteriori lesioni ed impedire che siano posti in atto interventi errati da parte di altre persone. A tal fine occorrerà segnalare l'incidente, chiamare i soccorsi qualificati, assistendo e proteggendo la vittima come meglio si può, senza prendere iniziative di competenza medica (come ad esempio: somministrare farmaci, mettere la vittima in posizione comoda o spostarla se non proprio necessario).

CORPO ESTRANEO IN UN OCCHIO

Se la vittima presenta un corpo estraneo in un occhio (vetro, scheggia, ecc.) si deve: impedire che la vittima si tocchi l'occhio ferito e non massaggiare la palpebra per evitare lesioni più gravi; bendare l'occhio senza rimuovere il corpo estraneo (facendo però attenzione a non farlo penetrare maggiormente) e fare intervenire uno specialista (oculista).

FRATTURA AGLI ARTI (GAMBE O BRACCIA)

La frattura (rottura di un osso) è evidenziata da dolore violentissimo anche al minimo movimento dell'arto. Pertanto, il soccorritore deve: immobilizzare con mezzi di fortuna (bastone, ombrello, sciarpa, foulard, ecc.) la frattura nella posizione in cui si trova per evitare sia i violenti dolori, che possono portare allo stato di shock, sia le possibili lesioni di nervi e vasi. In caso di frattura esposta, cioè dove l'osso fuoriesce dalla pelle, non si deve spingere l'osso nel tentativo di farlo rientrare ma, prima di immobilizzare l'arto, occorre coprire la ferita e l'osso con materiale sterile o con un panno pulito per evitare infezioni.

USTIONI (BRUCIATURE)

Il soccorso da prestare ad un infortunato che presenti un ustione è il seguente: raffreddare la porzione di pelle ustionata con acqua fredda; non disinfettare né applicare pomate o alcool sulle parti ustionate, ma coprirle invece delicatamente con materiale possibilmente sterile; nel caso che gli abiti della vittima abbiano preso fuoco, occorre spegnere tempestivamente le fiamme, utilizzando coperte o cappotti ed evitando poi di staccare gli indumenti in tessuto che, carbonizzati, si siano appiccicati alla pelle ustionata.

FERITA SANGUINANTE (EMORRAGIA)

Tamponare la ferita subito e a pressione con materiale possibilmente sterile o pulito per bloccare il sanguinamento e chiamare i soccorsi se trattasi di emorragia; lavare la ferita con acqua solo se è sporca di terra (per evitare una possibile infezione); evitare manipolazioni della lesione; non rimuovere eventuali corpi estranei (vetro, schegge, ecc.) conficcati nella ferita perché la loro estrazione potrebbe peggiorare l'entità dell'emorragia, prestando però attenzione a non farli affondare nella ferita durante la fasciatura; porre il ferito in posizione seduta o sdraiata per prevenire le conseguenze di un possibile shock.

STATO DI SHOCK

Lo stato di shock (molto simile ad uno svenimento) è determinato da una caduta

di pressione del sangue che crea una riduzione dell'afflusso di sangue con gravi danni per cervello e cuore. Può essere causato da: emozioni, forte perdita di sangue (emorragia), gravi traumi, dolore fisico (fratture). Lo stato di shock si manifesta attraverso i seguenti sintomi: stato di agitazione, pelle pallida, sudorazione fredda, brividi, battito del cuore debole (difficile da percepire) ma frequente. L'infortunato in stato di shock deve essere steso a terra, inserendo una coperta sotto il corpo per evitare dispersioni di calore, e tenendogli le gambe sollevate (di circa 20 - 30 cm.) rispetto al corpo, per favorire l'afflusso di sangue al cuore e al cervello.

TRAUMA ALLA GABBIA TORACICA

Può comportare fratture delle costole o dello sterno aggravate da possibili lesioni ai polmoni. L'infortunato respira con molta difficoltà, pertanto occorre: cercare di facilitare la respirazione ponendo il soggetto semi-seduto (senza fargli compiere profondi respiri); proibirgli di bere e mangiare e prestare assistenza fino all'arrivo di più adeguati soccorsi. In caso di ferita visibile e profonda comprimere subito con un panno pulito senza provvedere a pulire, disinfettare e medicare la lesione.

STATO DI INCOSCIENZA

Un ferito in stato di incoscienza non reagisce a stimoli semplici (un pizzicotto, uno schiaffo); non è in grado di rispondere ad una domanda (anche la più semplice); non è in grado di eseguire movimenti. Pertanto, bisogna intervenire prendendosi cura dell'infortunato che è incapace di provvedere a se stesso, vigilando sulle sue condizioni fino all'arrivo dell'ambulanza. Verificare se respira ancora ponendo la mano sulla parte bassa laterale del torace o sull'addome: se non respira liberare naso e bocca da eventuali ostruzioni (vomito, sangue, ecc.), se respira spontaneamente porlo in posizione "laterale di sicurezza" (sdraiato su di un fianco con testa reclinata all'indietro, bocca aperta rivolta verso terra per facilitare la fuoriuscita di liquidi, gamba e braccio piegati).

Lezione 28. Limitazione dei consumi, Inquinamento (atmosferico e acustico) dell'ambiente

*Una guida responsabile comporta anche un elementare rispetto dell'ambiente che può ottenersi limitando l'**inquinamento atmosferico e acustico**. Tale comportamento riveste anche un interesse economico perché va di pari passo con la **riduzione dei consumi**.*

PER LIMITARE I CONSUMI DI CARBURANTE OCCORRE:

Ridurre la velocità di marcia e mantenerla il più possibile costante (riducendo il numero e l'intensità delle accelerazioni). Conviene scegliere percorsi pianeggianti, ridurre i carichi inutili, eliminare i bagagli sul tetto ed è opportuno tenere i finestrini chiusi (per evitare che l'aria, entrando dentro l'abitacolo, riduca la velocità del veicolo).

INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DAI VEICOLI

Per ridurre l'inquinamento atmosferico occorre limitare i gas di scarico (limitando i consumi di carburante) e la presenza di sostanze nocive (ottimizzando la combustione del carburante e mantenendo il motore efficiente). Inoltre occorre: tenere un'andatura il più possibile uniforme e ridurre il numero e l'intensità delle accelerazioni; non sovraccaricare il veicolo; limitare ragionevolmente la velocità di marcia; spegnere il motore in caso di arresto prolungato, specie se in galleria.

INQUINAMENTO PRODOTTO DAI VEICOLI CON MOTORE A SCOPPIO (BENZINA)

Per ridurre l'inquinamento occorre: diminuire la velocità ed eliminare le inutili accelerazioni a vuoto; evitare l'uso prolungato di marce basse (prima o seconda) se non necessario; evitare di portare fuori giri il motore (accelerando al massimo), fare invece uso del cambio di velocità in modo appropriato; evitare di tenere inserito il dispositivo di avviamento a freddo (starter) più del necessario (lo starter permette l'avviamento a freddo del motore ma deve essere disinserito quando il motore ha raggiunto la temperatura ottimale di funzionamento); curare la perfetta regolazione degli organi di accensione (controllare l'efficienza delle candele) e di carburazione; controllare che il filtro dell'aria non sia intasato e sostituirlo con la frequenza suggerita dalla casa costruttrice.

L'INQUINAMENTO PRODOTTO DAI VEICOLI CON MOTORE A SCOPPIO (BENZINA) DIPENDE

Dalla cattiva regolazione dei dispositivi di accensione (pertanto conviene controllare spesso l'efficienza delle candele); dal filtro dell'aria sporco o intasato; dalla regolazione degli organi di carburazione (carburatore). L'inquinamento può essere ridotto: utilizzando veicoli dotati di marmitta catalitica (in quanto permette di trattenere parte delle sostanze nocive presenti nei gas di scarico); controllando che il filtro dell'aria non sia intasato.

L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DAI VEICOLI CON MOTORE DIESEL

Dipende dalla incompleta combustione del gasolio e dalla regolazione dei dispositivi di alimentazione (pompa di iniezione ed iniettori); aumenta con l'intasamento del filtro dell'aria (occorre quindi sostituirlo periodicamente) e se gli iniettori sono difettosi; è maggiore se il fumo di scarico presenta colore scuro (in questo caso occorre far mettere a punto il motore). Occorre inoltre sottoporre a controllo periodico il filtro del gasolio. È opportuno ricordare che nei motori diesel non esistono alcuni organi che nei motori a scoppio invece possono contribuire all'innalzamento dell'inquinamento, questi sono: le candele, il carburatore e il dispositivo di avviamento a freddo (starter).

SONO CAUSA DI RUMORE:

L'abuso dei dispositivi di segnalazione acustica (clacson) e, in particolare, l'uso di clacson a più toni (tromba bitonale) o comunque di tipo non approvato dalla Motorizzazione Civile; il deterioramento del dispositivo silenziatore (la marmitta); la cattiva manutenzione della carrozzeria e delle sospensioni (ammortizzatori), nonché la percorrenza delle curve a velocità che provoca lo strisciamento dei pneumatici (la sgommata). È opportuno ricordare che l'insufficiente livello dell'olio dei freni non è fonte di rumore, infatti, la scarsa quantità di olio, non provocando una sufficiente frenatura, non genera rumore.

INQUINAMENTO DA RUMORE

Il rumore, che in galleria e nelle strade strette fiancheggiate da fabbricati si intensifica a causa del rimbombo (fenomeno dell'eco), può essere ridotto con una guida corretta, che eviti brusche frenate e accelerazioni improvvise. Pertanto bisogna: far controllare i freni se stridono (strisciano) e veriricare che il dispositivo silenziatore (la marmitta) sia in condizioni di efficienza; usare i dispositivi di segnalazione acustica, anche di notte, ma solamente ai fini della sicurezza stradale e con la massima moderazione, evitando di usare il clacson nei centri abitati se non in caso di effettivo e immediato pericolo. Si deve, infine, evitare di frenare bruscamente, se non strettamente necessario, ed evitare inutili e ripetute accelerazioni a vuoto, nonché sistemare il carico in modo idoneo.

PER RIDURRE IL RUMORE È NECESSARIO:

Che il dispositivo silenziatore (la marmitta) applicato sull'autoveicolo sia efficiente e di tipo approvato, altrimenti, se deteriorato (rovinato), sostituirlo con altro di tipo approvato per lo stesso veicolo (non va invece modificato). È inoltre necessario suonare il clacson il più brevemente possibile, poiché non si può abusare del dispositivo di segnalazione acustica ed evitare di accelerare il motore a veicolo fermo; curare la manutenzione della carrozzeria e delle sospensioni (ammortizzatori); controllare i freni se stridono (strisciano).

Lezione 29. Elementi costitutivi del veicolo (pneumatici, ammortizzatori, sterzo, freni)

Per conseguire le patenti A1, A e B non è necessario possedere approfondite conoscenze sul motore a scoppio e sulla struttura dei veicoli; gli argomenti "meccanici" su cui si soffermano i quiz ministeriali, infatti, riguardano soltanto: ***pneumatici, ammortizzatori, sterzo e freni****.*

SUI PNEUMATICI OCCORRE SPESSO VERIFICARE:

Il loro aspetto esterno (e non il loro peso o i risultati dell'esame radiografico, cioè le lastre a raggi x); l'eventuale presenza di lesioni che interessano la carcassa (tutta la struttura del pneumatico); il consumo del battistrada (parte del pneumatico che poggia sulla strada) e che sia uniforme (osservare se il pneumatico si consuma soprattutto ai bordi, perché la pressione è troppo bassa, o al centro, perché troppo alta); lo stato dei fianchi e dei talloni (parte terminale dei fianchi) per prevenire scoppi o cedimenti; la pressione di gonfiaggio (che deve essere uguale a quella consigliata dal costruttore) e l'assenza di perdita d'aria. Non interessa invece conoscere la composizione della loro mescola, cioè i diversi tipi di gomma usati per la costruzione del pneumatico.

PNEUMATICI CON BATTISTRADA USURATO

I pneumatici con battistrada (la parte che poggia sulla strada) eccessivamente usurato (consumato): aumentano la probabilità di incidenti stradali; sono più soggetti alla foratura e allo scoppio; aumentano la probabilità di perdita di aderenza in caso di pioggia (aquaplaning) e la possibilità di slittamento in curva; inoltre, influiscono negativamente sulla frenatura del veicolo (aumentando lo spazio di frenatura).

I PNEUMATICI CON LESIONI SUI FIANCHI (LATI) CHE INTERESSANO LE TELE:

Devono essere subito sostituiti (infatti non possono essere usati, neanche a bassa velocità e non possono essere ricostruiti e ricoperti), poiché possono essere soggetti ad improvviso sgonfiamento della camera d'aria e costituire un grave pericolo durante la circolazione; la lesione sui fianchi può essere causata da un urto contro uno spigolo vivo (ad esempio: il bordo di un marciapiede) o da un processo di invecchiamento (col tempo la gomma si indurisce e tende a spaccarsi).

VIAGGIANDO CON PNEUMATICI DELLO STESSO ASSE GONFIATI DIFFERENTEMENTE:

In curva aumenta il fenomeno dello slittamento e in frenatura il veicolo sbanda maggiormente; il veicolo "tira" (sbanda) dalla parte del pneumatico anteriore a minore pressione (e non dalla parte del pneumatico più gonfio); si compromette la tenuta di strada del veicolo (non soltanto in curva).

AQUAPLANING (PERDITA DI ADERENZA)

Fenomeno assai pericoloso che comporta un sollevamento o slittamento delle ruote sul terreno bagnato, con conseguente perdita di aderenza dei pneumatici: si tratta in pratica di un galleggiamento sull'acqua, dovuto ad insufficiente deflusso (scorrere) dell'acqua dagli intagli (scolpiture) del battistrada. Si verifica più facilmente: con veicoli leggeri; alle alte velocità; con pneumatici molto consumati (in questo caso anche a basse velocità).

PER EVITARE IL PRODURSI DI INCIDENTI BISOGNA:
Utilizzare pneumatici delle dimensioni indicate sulla carta di circolazione; utilizzare lo stesso tipo di pneumatico sulle ruote di uno stesso asse (ad esempio: gomme da neve); controllare lo stato dei fianchi e dei talloni dei pneumatici per prevenire scoppi o cedimenti; controllare periodicamente che la pressione dei pneumatici sia quella consigliata dalla casa (vedere il libretto d'uso del veicolo); sostituire i pneumatici molto consumati perché rendono meno efficace la frenatura; osservare se il pneumatico si consuma soprattutto ai bordi, perché la pressione è troppo bassa, oppure al centro, quando la pressione è troppo alta; far controllare l'equilibratura delle ruote per evitare vibrazioni dello sterzo; cercare ogni tanto di cambiare posizione ai pneumatici per permettere il consumo uniforme.

SOSPENSIONI E AMMORTIZZATORI
Hanno la funzione di migliorare la sicurezza della circolazione perché rendono il veicolo più stabile in curva, in frenata e su fondo sconnesso; inoltre ammortizzano gli urti contro le irregolarità della strada (buche, fossi, ecc.), rendendo più confortevole e sicura la guida. Quando gli ammortizzatori sono scarichi (ad esempio per mancanza di olio o gas), si ha un comportamento anomalo del veicolo in frenata e in curva (un maggior coricamento laterale del veicolo) e una diminuzione del comfort dei passeggeri. I danni che il veicolo può subire, in seguito ad ammortizzatori scarichi, sono: il consumo non uniforme del battistrada dei pneumatici e la rottura delle molle delle sospensioni.

PERCHÈ GLI ORGANI DI STERZO CONTRIBUISCANO ALLA SICUREZZA:
Non debbono esistere "giochi" anormali (allentamenti) nel meccanismo dello sterzo; infatti, muovendo il volante (lo sterzo), si devono muovere subito le ruote. Per evitare vibrazioni dello sterzo e consumi non uniformi (differenti) dei pneumatici bisogna far controllare l'equilibratura statica (da fermi) e dinamica (in movimento) delle ruote e gli angoli d'assetto (convergenza e campanatura) delle ruote dell'avantreno (parte anteriore del veicolo). I pneumatici devono essere correttamente gonfiati secondo i dati forniti dal costruttore (tenere presente che il battistrada si consuma in modo particolare ai bordi quando la pressione di gonfiaggio è troppo bassa, al centro quando la pressione è troppo alta).

LO STERZO DIVENTA PIÙ DURO DEL NORMALE:
Se i pneumatici anteriori sono sgonfi (non se sono troppo gonfi); se la registrazione degli angoli caratteristici delle ruote (convergenza, equilibratura e campanatura) non è corretta; se la scatola dello sterzo è difettosa o deteriorata; se il servosterzo (meccanismo che serve a ridurre lo sforzo per muovere lo sterzo) è guasto; se si aumenta il carico sull'asse anteriore (davanti).

SE LO STERZO VIBRA FORTEMENTE PUÒ DIPENDERE:
Da eccessivi "giochi" (allentamenti) ai comandi dello sterzo; dalla diversa inclinazione delle ruote anteriori (convergenza, equilibratura e campanatura); da condizioni anomale delle sospensioni (ammortizzatori) anteriori; dalle ruote direttrici (quelle anteriori) non equilibrate; dalla pressione diversa o insufficiente dei pneumatici anteriori (non dipende invece dalla pressione alta e dalle ruote di dimensioni non regolamentari).

CON FRENI SQUILIBRATI PUÒ AVVENIRE IN FRENATA:
Che si blocchino soltanto le ruote o la ruota di un lato e quindi uno sbandamento

trasversale dalla parte della ruota che si blocca per prima (e non dalla parte della ruota che si blocca per ultima); che sia compromessa la stabilità del veicolo; un consumo irregolare del battistrada (parte del pneumatico che poggia sulla strada). È sbagliato dire che avviene la staratura (cioè la sprogrammazione) del servofreno o che si ha un consumo eccessivo dell'olio dei freni (infatti, se sulle ruote di un lato non avviene la giusta dose di frenatura, a causa dei freni squilibrati, non si ha un consumo eccessivo del liquido del circuito frenante, anzi, non venendo tutto l'olio destinato a ciascuna ruota, se ne utilizza di meno).

LA SQUILIBRATURA DEI FRENI PUÒ DIPENDERE DA:

Differente pressione di gonfiaggio dei pneumatici dello stesso asse (non influisce invece la differente pressione di gonfiaggio delle ruote dell'asse anteriore rispetto a quelle dell'asse posteriore); carico erroneamente ripartito o eccessivo (dal lato dove c'è più peso la ruota frena di più rispetto alle altre); tamburo ovalizzato (non ha più la perfetta forma rotonda); ferodi (pastiglie) bagnati d'acqua, consumati eccessivamente o surriscaldati per lunghe, eccessive e ripetute frenate (ad esempio in discesa); un'anomalia (difetto) dell'impianto frenante, come: bolle d'aria nel circuito frenante; pistoncino bloccato (grippato) all'interno del cilindretto (essendo bloccato non mette l'olio alla giusta pressione); rottura di una tubazione dell'olio negli impianti a doppio circuito frenante (ma non dalla rottura del segnalatore di pressione, cioè un guasto della lampada spia di **fig. 721**). È opportuno ricordare che l'olio dei freni è diverso dall'olio situato nella coppa del motore o nel differenziale e che l'eccessiva velocità, l'eccessivo "gioco" o corsa del pedale, così come una forte pressione sul pedale del freno, non influiscono sulla squilibratura dei freni.

SE, PER UN GUASTO, FUNZIONANO SOLO I FRENI POSTERIORI OCCORRE:

Ridurre la velocità e aumentare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede; controllare il livello dell'olio dei freni nel serbatoio del circuito frenante dell'asse posteriore (se è insufficiente è consigliabile non procedere assolutamente nella marcia); spostare i carichi mobili (valige, bagagli, ecc.) nella parte posteriore (dietro) dell'abitacolo (per il principio che dal lato dove c'è più peso si ha una maggiore azione frenante, nel nostro caso, spostando più peso dietro, intensifichiamo la capacità di frenatura sull'unico asse frenante rimasto funzionante).

SISTEMA ANTI BLOCCAGGIO RUOTE (A.B.S.)

È un dispositivo che favorisce la tenuta di strada e la direzionalità del veicolo (rende meno pericolosa la frenata in curva) poiché impedisce il bloccaggio delle ruote in fase di frenatura, assicurando così una migliore governabilità del veicolo anche su fondo stradale con scarsa o diversa aderenza (strada bagnata, ghiacciata). È costituito da sensori installati su ogni ruota che misurano la velocità di rotazione delle ruote ed inviano impulsi ad una centralina. Quando la frenatura avviene al limiti di aderenza (cioè quando le ruote rischiano di bloccarsi per effetto della eccessiva frenata o per la scarsa aderenza), la centralina diminuisce la pressione frenante sulla ruota che rischia di bloccarsi. Quando entra in funzioni produce leggere pulsazioni (movimenti) sul pedale del freno.

PER MANTENERE I FRENI EFFICIENTI OCCORRE SPESSO CONTROLLARE:

Lo stato di efficienza dell'impianto frenante (ad esempio la capacità di frenatura), per verificare che la frenatura sia equilibrata onde evitare sbandamenti; la capacità di bloccaggio del freno di stazionamento (freno a mano); il livello dell'olio nella vaschetta (non interessa invece conoscere la composizione del liquido

idraulico dei freni, cioè la qualità e i diversi tipi di oli utilizzati). Verificare la corsa del pedale (infatti, appena i freni si vanno consumando, il pedale dei freni, via via, si va sempre più abbassando rispetto alla posizione originaria); il consumo e lo spessore degli elementi di attrito (dischi, ferodi, pastiglie, ganasce).

PER EVITARE IL PRODURSI DI INCIDENTI BISOGNA CONTROLLARE:
Periodicamente lo stato di efficienza dell'impianto frenante; che la frenatura sia equilibrata su tutte le ruote (per evitare sbandamenti); il livello del liquido nella vaschetta del circuito frenante (per evitare il mancato funzionamento); lo stato delle pastiglie dei freni a disco e dei dischi; lo stato delle ganasce e dei tamburi. Inoltre: avere cura di non produrre il surriscaldamento dei freni per uso prolungato (su lunghe discese); tenere presente che il servofreno a depressione non funziona se si spegne il motore (lasciandolo camminare per inerzia); che lo spazio di frenatura aumenta se la strada è bagnata (diminuisce l'aderenza); che se la velocità raddoppia, lo spazio di frenatura aumenta di 4 volte; che lo spazio percorso durante il tempo di reazione dipende dalla velocità.

Lezione 30. Stabilità e tenuta di strada del veicolo

Contribuiscono alla maggiore o minore stabilità e tenuta di strada di un veicolo ***fattori di natura tecnica*** *(pressione e consumo dei pneumatici, convergenza ed equilibratura delle ruote, equilibratura del sistema frenante, giochi negli organi di sterzo, efficienza delle sospensioni, altezza del baricentro),* ***ambientale*** *(fondo stradale bagnato o ghiacciato, presenza di neve, fango, pietrisco, foglie o olio) e* ***di comportamento*** *del conducente (velocità, uso della frizione, del freno e dello sterzo).*

L'ADERENZA (CONTATTO) DELLE RUOTE SUL MANTO STRADALE È RIDOTTA DA:

Pneumatici consumati (con basso spessore del battistrada); strada bagnata; presenza di olio sulla carreggiata; presenza di melma (fango), di foglie o di ghiaia sul fondo stradale; presenza di neve o di ghiaccio.

PER ASSICURARE STABILITÀ AL VEICOLO IN CURVA È OPPORTUNO:

Ridurre o eliminare i bagagli sul tetto (per abbassare il baricentro del veicolo); ridurre la velocità prima della curva (nella parte iniziale) e percorrere la curva (se ad ampio raggio) con il motore leggermente in tiro (in accelerazione) per aumentare l'aderenza, oppure procedere a velocità particolarmente moderata se la curva è stretta (a piccolo raggio); evitare di sterzare bruscamente e di procedere con il pedale della frizione abbassato (per evitare un aumento di velocità del veicolo, specie se in discesa); usare pneumatici in buono stato (con adeguato spessore di battistrada).

SULLA STABILITÀ DEL VEICOLO IN MARCIA INFLUISCE POSITIVAMENTE:

La corretta equilibratura delle ruote ed il corretto valore della convergenza delle ruote anteriori; la corretta pressione di gonfiaggio dei pneumatici; l'assenza di giochi (allentamenti) eccessivi sugli organi di sterzo.

LA INSUFFICIENTE TENUTA DI STRADA DEL VEICOLO PUÒ DIPENDERE:

Dalla errata convergenza o dalla mancanza di equilibratura delle ruote; dalle sospensioni non più efficienti (per esempio a causa degli ammortizzatori scarichi); dalla insufficiente o eccessiva pressione dei pneumatici; dalla scarsa aderenza fra pneumatico e terreno sconnesso; dalla cattiva distribuzione dei carichi sul veicolo. Non influisce invece la pendenza (specie se si tratta di una salita) della strada percorsa.

SE IL VEICOLO IN FASE DI FRENATURA TENDE A SBANDARE

Il conducente deve procedere con cautela e portare il veicolo in officina per la messa a punto (un controllo) e, tra l'altro, far controllare l'equilibratura del sistema frenante (per evitare che la frenatura sia squilibrata) e far verificare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici (infatti il veicolo tende a sbandare anche a causa di una bassa o elevata pressione); è conveniente non abbassare il pedale della frizione (per evitare un aumento di velocità del veicolo, specie se in discesa).

PER CONTROLLARE LO SBANDAMENTO DEL VEICOLO È OPPORTUNO:

Restare anzitutto padroni di se stessi e sterzare dolcemente nella stessa direzione dello slittamento (e non controsterzare al massimo nella direzione opposta); non abbassare il pedale della frizione (anzi lasciarla innestata, cioè a pedale sol-

levato); non cambiare marcia neanche per innestarne una inferiore (infatti per cambiare marcia occorre abbassare la frizione, il che non è conveniente durante lo sbandamento del veicolo); non frenare immediatamente, ma ridurre lo sforzo frenante.

L'ADERENZA (CONTATTO) DELLE RUOTE SUL MANTO STRADALE È RIDOTTA DA:
Pneumatici consumati (con basso spessore del battistrada); strada bagnata; presenza di olio sulla carreggiata; presenza di melma (fango), di foglie o di ghiaia sul fondo stradale; presenza di neve o di ghiaccio.

PER ASSICURARE STABILITÀ AL VEICOLO IN CURVA È OPPORTUNO:
Ridurre o eliminare i bagagli sul tetto (per abbassare il baricentro del veicolo); ridurre la velocità prima della curva (nella parte iniziale) e percorrere la curva (se ad ampio raggio) con il motore leggermente in tiro (in accelerazione) per aumentare l'aderenza, oppure procedere a velocità particolarmente moderata se la curva è stretta (a piccolo raggio); evitare di sterzare bruscamente e di procedere con il pedale della frizione abbassato (per evitare un aumento di velocità del veicolo, specie se in discesa); usare pneumatici in buono stato (con adeguato spessore di battistrada).

SULLA STABILITÀ DEL VEICOLO IN MARCIA INFLUISCE POSITIVAMENTE:
La corretta equilibratura delle ruote ed il corretto valore della convergenza delle ruote anteriori; la corretta pressione di gonfiaggio dei pneumatici; l'assenza di giochi (allentamenti) eccessivi sugli organi di sterzo.

LA INSUFFICIENTE TENUTA DI STRADA DEL VEICOLO PUÒ DIPENDERE:
Dalla errata convergenza o dalla mancanza di equilibratura delle ruote; dalle sospensioni non più efficienti (per esempio a causa degli ammortizzatori scarichi); dalla insufficiente o eccessiva pressione dei pneumatici; dalla scarsa aderenza fra pneumatico e terreno sconnesso; dalla cattiva distribuzione dei carichi sul veicolo. Non influisce invece la pendenza (specie se si tratta di una salita) della strada percorsa.

SE IL VEICOLO IN FASE DI FRENATURA TENDE A SBANDARE
Il conducente deve procedere con cautela e portare il veicolo in officina per la messa a punto (un controllo) e, tra l'altro, far controllare l'equilibratura del sistema frenante (per evitare che la frenatura sia squilibrata) e far verificare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici (infatti il veicolo tende a sbandare anche a causa di una bassa o elevata pressione); è conveniente non abbassare il pedale della frizione (per evitare un aumento di velocità del veicolo, specie se in discesa).

PER CONTROLLARE LO SBANDAMENTO DEL VEICOLO È OPPORTUNO:
Restare anzitutto padroni di se stessi e sterzare dolcemente nella stessa direzione dello slittamento (e non controsterzare al massimo nella direzione opposta); non abbassare il pedale della frizione (anzi lasciarla innestata, cioè a pedale sollevato); non cambiare marcia neanche per innestarne una inferiore (infatti per cambiare marcia occorre abbassare la frizione, il che non è conveniente durante lo sbandamento del veicolo); non frenare immediatamente, ma ridurre lo sforzo frenante.

Indice